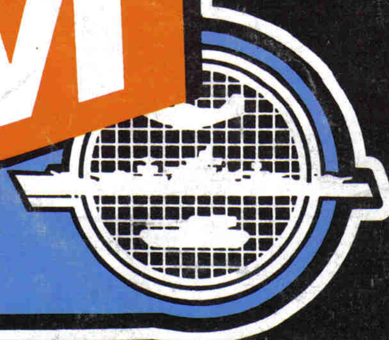
Ročník III. 1993

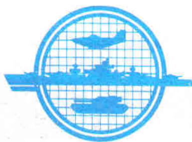
4

HPM



SdKfz. 138/1
Ausf. H „Grille" 1/35





- HPM Historie a plastikové modelářství

Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo

- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- Číslo mez. indexu — 46 642
- Registrační značka — Mk ČR 5340
- Vychází — měsíčně
- Vydává: Vydavatelství HPM spol. s r.o.
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Korektorská práce: Vratislav Konečný
- Grafická úprava: Zuzana Nová
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: V. Janovský, Ing. P. Provazník, I. Pejčoch, V. Leimer a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
Vydavatelství HPM sro, Jerevanská 3,
100 00 Praha 10
Návštěvní den: středa 10.00—15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte — Inzerce HPM

Číslo podepsáno k sazbě — 9. 3. 1993
Datum vyjití dle harmonogramu — 29. 4. 1993
Tiskárna: Východočeské tiskárny, s. p., provoz 10, Šmilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím pošt Praha č. j. 950/91-NP ze dne 22. 7. 1991

ISSN 1210—1427

History and plastic modelling issued monthly by HPM Ltd.
Editorial & advertising Offices HPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
tel. 02—73 79 892

Editorial & Production Staff

- Managing Editor — I. Pejčoch
- Modelling Editor — V. Janovský
- Technical Editor — M. Mamula
- Art Editors — P. Provazník — V. Leimer
- Graphic Editors — Zuzana Nová

Printed in Czech Republic by Východočeské tiskárny, s. p., provoz 10, Smilova 487, Pardubice

OBSAH:

Připravujeme do čísla 5/93

Dornier Do 335
Sd. Kfz 138/1 Ausf. H Grille
Anglické tanky 1. světové války (dokončení)
Kamufláže a barvy používané USAAC/USAAF v letech 1919—45 (pokračování)



Titulní stránka: Novinka firmy Kirin pro první polovinu roku 1993. V nabídce naší zásilkové služby se objeví pravděpodobně již v květnu a cena této plastikové stavebnice je předběžně stanovena na 995 Kč. Fotografie jsou uveřejněny se souhlasem firmy Bílek.

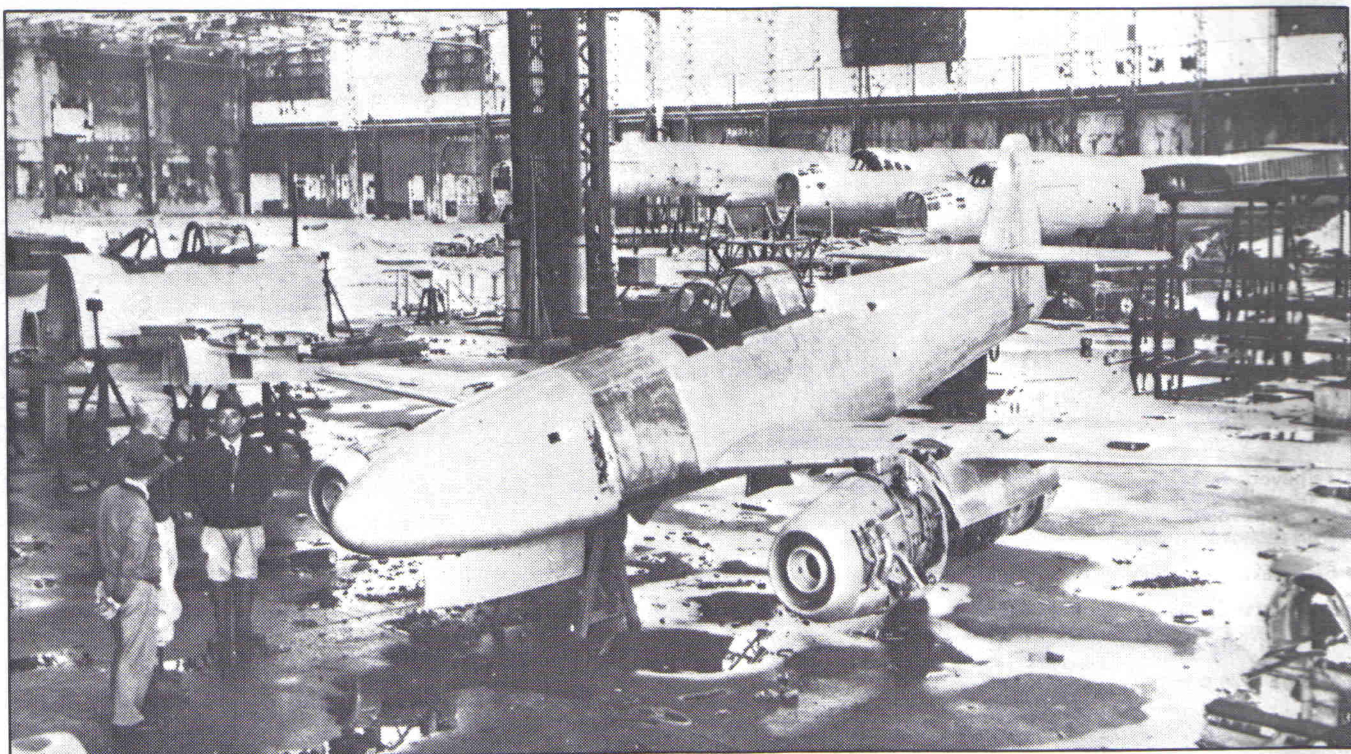
ZÁSILKOVÁ SLUŽBA HPM ZÁSILKOVÁ SLUŽBA HPM

Ve spolupráci s firmou Bílek hobby kits jsme pro Vás připravili nabídku modelů Dragon a Kirin. Následující seznam je omezen prostorem, proto bylo nutno vypustit některé položky. Nicméně v dalších číslech budou otištěny další seznamy, včetně novinek jak budou přicházet do republiky. Nabídka platí stále, pouze ceny se mohou pohybovat dle vývoje kurzů apod. U každé objednávky prosíme o specifikaci, zda si přejete dodání formou dobírky, či předem poslat složenku. K celkové ceně je nutné připočítat balné a poštovné, které činí 35 Kč, respektive 50 Kč při zaslání dobírkou. Doufáme, že tato nově koncipovaná zásilková služba splní kvalitně všechna vaše očekávání.

Kat. číslo:	Typ:	Cena:
1/35 World's Elite Force Series		
3002D	Soviet Spetsnaz	183,—
3005D	Soviet Navai Infantry	183,—
3006D	U.S. Airborne	183,—
3007D	U.S. Marines	183,—
3008D	Soviet Motorized Rifles	183,—
3009D	U.S. Light Infantry	183,—
3010D	Soviet Tank Crew	183,—
3011D	101 st. Airborne	183,—
3012D	U.S. Tank Killers	183,—
3016D	U.S. Sniper Team	183,—
1/35 „NAM" Series		
3301D	LSSC	183,—
3302D	SEAL	183,—
3303D	LRRP	183,—
3304D	Viet Cong	183,—
3305D	U.S. Marines	183,—
3306D	MACV-SOG	183,—
3307D	U.S. Marines (1968)	183,—
1/35 Military Series		
3801D	Weapon Set M 16	183,—
3802D	Weapon Set AK 47/74	183,—
1/35 Modern AFV Series		
3505D	T 80 w/ERA	784,—
3507D	T 72M2 w/ERA	784,—
3508D	BMP 2E Afghanistan	784,—
3510D	BTR 70	784,—
3512D	SMT 1989	784,—
3513D	BRDM 2	595,—
3514D	BRDM 3	595,—
3515D	SA 9 Gaskin	784,—
3516D	M1A1 w mine plough	856,—
3519D	BTR 70 Afghanistan	784,—
3520D	SS 1C Scud »B«	1 388,—
3523D	U.S. Rocket Launcher	856,—
1/72 Golden Wings Series		
5001D	Heinkel He 162A-2	323,—
5002D	Mistel 5 (He 162A-2 w/Arado)	561,—
5003D	Arado Ar 234B-2 Blitz	561,—
5004D	Arado Ar 234C-3	680,—

Kat. číslo:	Typ:	Cena:
5005D	He 219A Uhu	680,—
5006D	He 219A-7 OwL	680,—
5007D	Ta 152C-O	561,—
5008D	Ta 152H-1	561,—
5009D	Do 335A-1 Pfeil	561,—
1/48 Master Series		
5501D	FW-Ta 152H-1	878,—
5502D	Focke Wulf 190A-8	878,—
5503D	Focke Wulf 190D-9	878,—
5504D	Me 163B-1a Komet	878,—
5505D	Ho 229A-O Flying Wing	878,—
5506D	Focke Wulf 190A-5	878,—
5507D	Me 262A-1A Jabo	878,—
5508D	He 162A-2 Salamander	878,—
5511D	Ho 229B Nachtjäger	878,—
KIRIN		
21001	1/12 U.S. Marine	1 606,—
21002	1/12 Erich Hartmann	1 606,—
21003	1/12 LRRP	1 606,—
21004	1/12 U.S. Navy Seal	1 606,—
21501	1/16 Nebelw. 15cm Nbw 41	1 606,—
21502	1/16 Nebelwerter Rockets	569,—
21503	1/16 German Inf. Equipt.	622,—
21504	1/16 Character Heads	372,—
21505	1/16 Kübelwagen Type 82	3 572,—
21506	1/16 M222 Dragon	569,—
25001	1/35 Hue Guardian Lions	372,—
25002	1/35 Middle East Scud Crew	925,—
25003	1/35 Middle East Tank Crew	622,—
25004	1/35 Jap. Tank Crew WWII	372,—
25502	1/35 Europ. Foundation	569,—
25504	1/35 Ruined Brick Wall	372,—
25505	1/16 Cornerstone Steps	569,—
25506	1/35 Foot Bridge	457,—
25507	1/35 Diorama Base No. 1	622,—
28001	1/35 Republ. Guard T 72M1	779,—
28002	1/35 Free Kuwaiti M 84	1 160,—
28003	1/35 Sd. Kfz 138/1 Grille	995,—
28501	1/35 T 34/42 Applique	569,—
28502	1/35 T 72M1 Turret	569,—
28503	1/35 M-3 Stuart Turret	458,—

* * *

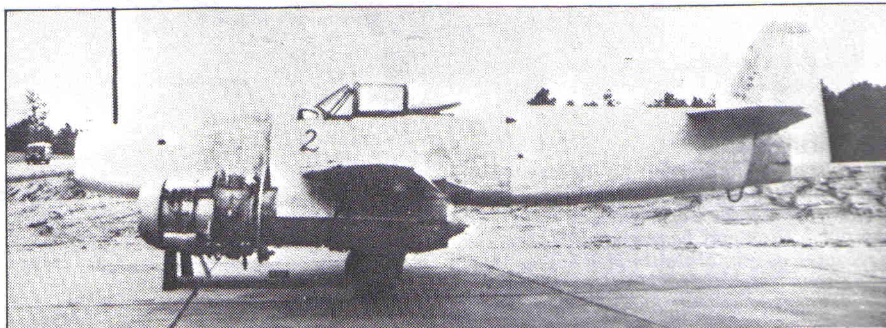


Nakajima Kikka

Ivo Pejčoch

Druhá světová válka byla obdobím, které přineslo letectví novou epochu, éru reaktivních letadel. Bezesporu největší díl vývojové a tvůrčí práce odvedlo hitlerovské Německo, jak již bylo ostatně vícekrát na stránkách HPM konstatováno. Vedle sériových typů vznikla dlouhá řada projektů a prototypů, to je většině zájemců o dějiny druhé světové války známo. Méně zmiňovanou kapitolou historie je obdobný vývoj u nejvýznamnějšího Hitlerova spojence — císařského Japonska. Lze jej shrnout slovy, že asijský člen fašistické Osy doslova zaspal. Rozhodující činitelé totiž nedokázali včas význam principiálně nového pohonu rozeznat a domácí badatelé nedostali potřebnou finanční a materiální podporu. Když velení letectva a námořnictva konečně rozpoznalo možnosti nových systémů, byla již potřebná doba promarněna a ztracený čas nebylo možno dohnat. Nepočítáme-li reaktivní sebevražedné stroje, jedinými bojovými stroji s tímto pohonem, které skutečně spatřily světlo světa, byly raketový stíhací letoun Micubishi Shusui a proudový Nakajima Kikka. První jmenovaný stroj byl de facto modifikovanou kopií německého Messerschmittu Me-163 B Komet (popsán je v HPM 3/92) a i Kikka měla v Třetí říši částečně své kořeny.

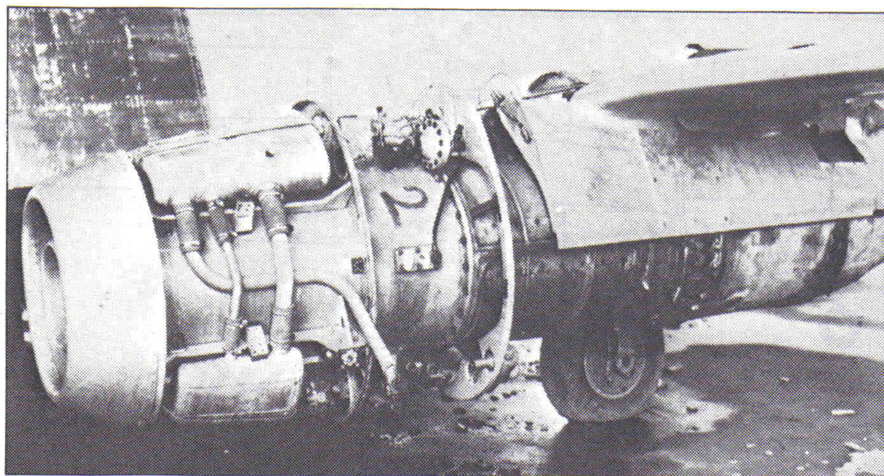
Je pochopitelné, že k úspěchu konstrukce letadla neodmyslitelně patří vhodná a spolehlivá pohonná jednotka. A zde právě Japonci našli kámen úrazu. Drak stroje byli schopni navrhnout a postavit, ale vyvinout výkonný a spolehlivý motor bylo nad jejich síly. S podobným problémem se ostatně potýkala i průmyslově mnohem silnější Amerika; první tamní proudové letouny poháněly licenční motory britské provenience. Nelze říci, že v Japonsku se nenašli odborníci, kteří by se těchto prací ujali. Dokonce již roku 1920 poručík Hanajima z jokosuckého námořního arzenálu pracoval na principiálně nové pohonné jednotce, za jejíž základ zvolil francouzský kompresor Ratier, ale pro nezájem jeho představených nakonec nadějný program usnul. Ve větší míře se v Japonsku k výzkumu reaktivního pohonu vrátili až na přelomu třicátých a čtyřicátých let; jedním z impulsů jsou zprávy o úspěšném zalétávání německého experimentálního proudového stroje Heinkel He-178, které se do ostrovního císařství dostaly až roku 1942. Vývojové práce se rozvíjely dvěma směry, od roku 1940 kapitán Tanegašima pracoval na motokompresorovém motoru, zhruba o dva roky později rozběhl program proudového motoru. Motokompresorová pohonná jednotka neslibovala vysoké výkony, přesto nebyla zavržena a dala vzniknout verzi TSU-11, počítané pro sebevražedný letoun Ohka model 22. Daleko významnější byl vývoj proudového motoru vedený viceadmirálem Misao Wadou, náčelníkem námořního arzenálu Kugisho. První typ byl nazván TR-10, kde písmena TR znamenala Turbo-Rocketto. Japonci totiž neměli vlastní odborné názvy, tak přejali anglické. Vyrobila jej továrna Ebara Ltd; první provozní test byl uskutečněn roku 1943. TR-10 měl jednostupňový kompresor a jednostupňovou turbínu, jeho vylepšená verze se nazývala Ne-10, kde písmena Ne značila Nensho rocketto, tedy hořící raketa. Zvýšení jeho výkonu měl napomoci čtyřstupňový axiální kompresor, montovaný před jednostupňový radiální. Nový motor dostal jméno Ne-12, jeho odlehčená varianta Ne-12B byla schválena pro sériovou výrobu. S Ne-12B se počítalo zejména pro připravovaný letoun Kikka, na němž se pracovalo ve vývojovém oddělení letecké továrny Nakajima.



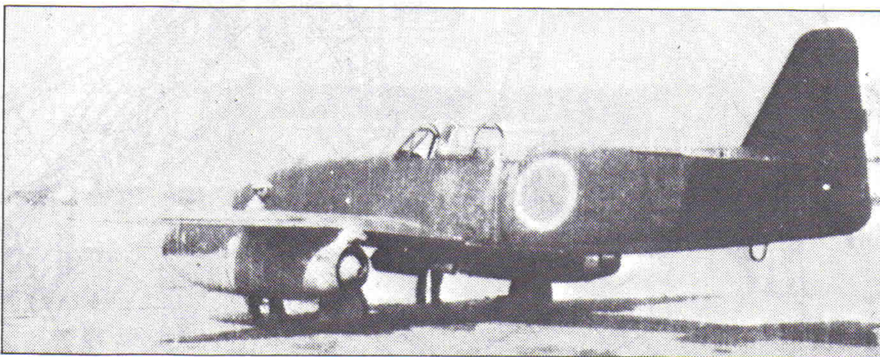
Kikka v nedokončeném stavu. (USAF)
The second prototype of Nakajima Kikka.

Na obzoru se však začala rýsovat možnost získání podstatně dokonalejší a výkonnější pohonné jednotky ze zámoří. Od roku 1943 probíhala jednání na vysoké úrovni mezi Japonskem a Německem o vzájemné technické pomoci a předávání výsledků výzkumu i vývoje. Obzvláště letecké odborníky nadchly reaktivní letouny, předvedené na jaře 1944. Japonci projevili eminentní zájem o licenční práva a podklady k výrobě Messerschmittů Me-163B a Me-262A, které byly dostatečně vyzrálé k zavedení do sériové produkce v Japonsku a nasazení u císařských jednotek. Bylo dohodnuto převést postupně dva rozložené kusy Me-163B, proudové i raketové pohonné jednotky a kompletní technickou dokumentaci ponorkami do Japonska. V červenci 1944 vyplouvá z Německa japonská ponorka I-29, na jejíž palubě se nachází komandér Eiichi Iwaya, dohlížející na převáženou dokumentaci tovární výkresy a vzorky. V Singapuru vystoupil a na mateřské ostrovy dorazil letecky. Neštěstím pro japonský vývoj byla následná ztráta ponorky na cestě domů. Jediné, co měli nyní japonští inženýři v rukou, byly fotografie motoru BMW 003 a kusé útržky technických podkladů, které přivezl Iwaya s sebou. Na základě tohoto materiálu přistoupili Japonci k výrobě prototypu vlastní pohonné jednotky. Program řídil námořní komandér Nagano, pod jehož vedením vznikla v námořním arzenálu Jokosuka jednotka Ne-20, poněkud menší než německý vzor. Prototyp byl dokončen během ledna 1945 a následuje příprava předsériové ověřovací řady. Jako zkušebna motorů byl vybrán jeskynní komplex za Jokosukou, skrytý před zraky zvědavců i účinky amerických leteckých útoků. První funkční prototyp se zde rozběhl 26. března 1945 a úpravy a dolaďování konstrukce probíhaly do června, kdy je Ne-20 uznán schopným zařazení do sériové výroby. Ta se měla odehrávat v několika leteckých továrnách, jejichž celková měsíční produkce by se pohybovala okolo ne více než stovky kusů (alespoň v počátečním období). Na svých verzích motoru BMW 003 pracovali i jiní výrobci letecké techniky. Ne-130 vznikal i u firmy Ishakawajima Shibaura Turbine, Ne-230 u Nakajima společně s Hitachi a konečně N-330 vyvíjela Micubishi.

Oklikou přes pohonné jednotky se konečně dostáváme ke stroji, jenž je měl nést. V září 1944 bylo vedením firmy Nakajima rozhodnuto začít práce na letadle, odpovídajícím německému Me-262. Program vedl Kenichi Matsumura a lze říci, že jeho dílo bylo ryze japonské. Mnohdy opakované tvrzení, že Kikka byla pouhou kopií německého vzoru, je nespravedlivé a nesprávné. Japonci se skutečně Me-262 nechali inspirovat, ale kromě podobného základního pojetí šli svou vlastní cestou. Kikka byla celkově menší než německý typ s odlišně tvarovaným trupem a přímým křídlem na rozdíl od mírně šípového německého. Podvozek byl příďového typu, přední kolo se zatahovalo vzad, jeho šachtu uzavíral obdélníkový jednodílný kryt. Kola hlavního podvozku se sklápěla směrem k trupu, i jejich šachty se trojdílnými kryty plně uzavíraly. Pilotní prostor, krytý kapkovitým překrytem, jehož střední část se odsunovala vzad, byl vybaven přímo spartánsky jednoduše. Palubní deska i ruční ovladače byly dokonce dřevěné, z důvodu snahy o maximální šetření strategicky důležitými materiály. Vnitřní palivové nádrže měly kapacitu 725 litrů, počítalo se i s možností nasazení podvěšených nádrží, s nimiž by kapacita vzrostla na 1 425 litrů PHM. Startu měly napomáhat dvě startovní rakety na pevné pohonné hmoty, každá o tahu 800 kp a době hoření 9 sekund byly známy pod zkratkou RATO. Letoun mohl po úpravě nést i bomby na podvěsech, buď jednu o hmotnosti 500 kilogramů, nebo dokonce jednu o hmotnosti 800 kilogramů, to vše ovšem pouze na papíře. Zajímavé je i postupné měnění náhledu na použití stroje, část činitelů námořnictva v něm viděla další ze sebevražedných prostředků pro kamikaze, jiní rychlý stíhací bombardér. Postupně vykrystalizovala podoba přepadového stíhače, schopného zastavit americké nálety na domácí ostrovy, podstatně výkonnějšího než američtí pístoví protivníci. V tomto případě se počítalo s instalací dvou 30 mm kanónů na přídi. Firma Nakajima narazila i na problém zvládnutí technologie válcování tenkých ocelových plechů, protože příď u Me-262 ocelová zde musela například být zhotovena z duralu, Japonci nebyli schopni tuto část z oceli vyrobit. Pomoci měli Němci, kteří vyslali ponorkou odborníky z Messerschmittova závodu, podmořský člun však po cestě u New Foundlandu zajali Američané. Nedostatek hliníku pociťovala ostrovní říše velmi palčivě, podle odhadů totiž stačily zásoby nejdéle do podzimu, pak musela přijít na řadu ocel, popřípadě dřevo.



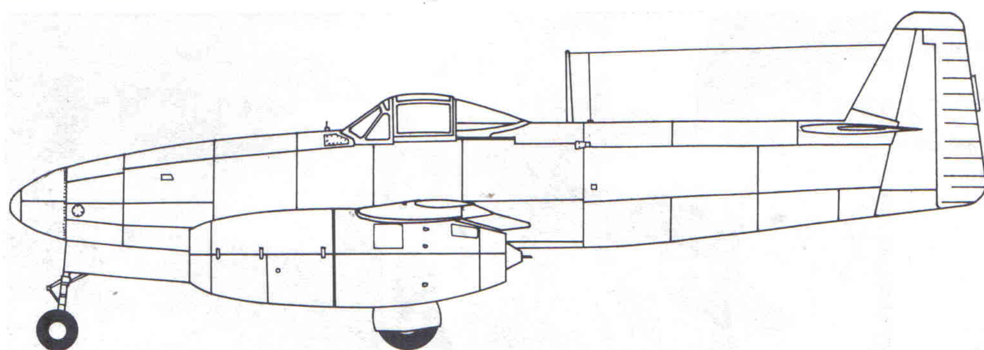
Detail motoru Ne 20. (USAF)
The Ne 20 engine in detail.

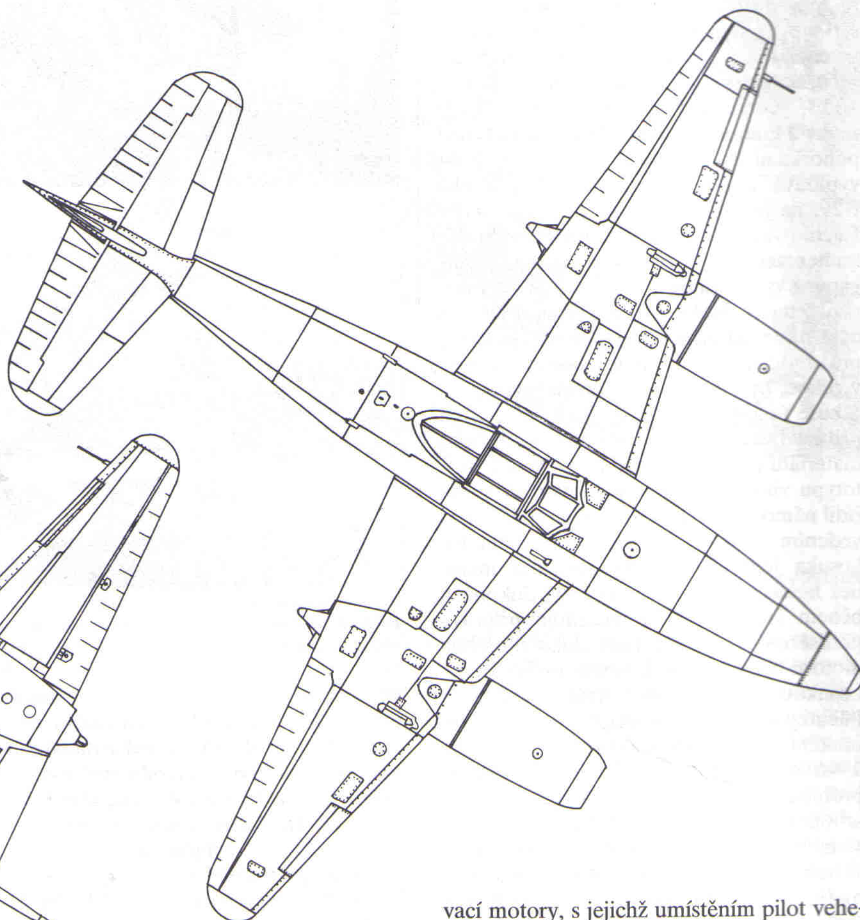


Kikka před druhým startem, pod centroplánem jsou zřetelně motory RATO.
The Kikka before the second flight, below the fuselage are clearly visible the RATO rockets.

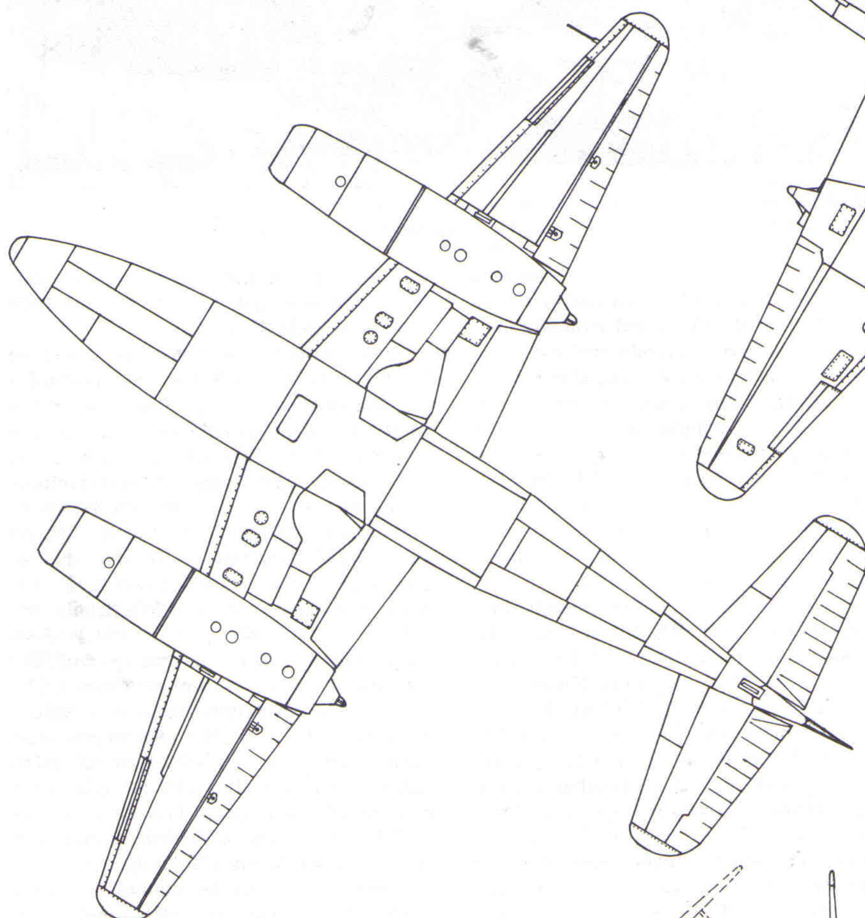
První prototyp je hotov až v květnu 1945, zároveň se připravovala počáteční pětadvacetikusová série. Zde je na místě popsat vznik jména letounu. Císařská rezidence v Tokiu je přístupná po hlavní cestě, na níž se odehrávají panovnické ceremonie, slavnostní průvody a další součásti císařského rituálu. Cesta je lemována alejí, po jedné straně sakurami, po druhé pomerančovníky, v tomto případě nazývanými kitsuka. Anglickým přepisem fonetického vyjádření japonského znaku vzniká slovo kikka, které se vžilo namísto správnějšího Kitsuka. Květy sakur jsou nazývány Ohka a byly po nich pokřtěny známé sebevražedné letouny. Podle tradice jsou stromy aleje považovány za stráž císaře a rovněž takto pokřtěné stroje měly tvořit poslední stráž před vetřelci ze Západu. Pojížděcí zkoušky probíhaly v červenci 1945, zúčastnili se jich zkušební piloti Wada a Takaoka.

První start Kikky se odehrál 7. srpna 1945, kdy v jeho kabině seděl kapitánporučík Susumu Takaoka. Pilot měl paliva pouze na šestnáctiminutový let a po jedenácti minutách ve vzduchu s vytaženým podvozkem stroje posadil zpět na letovou dráhu základny Kisarazu. Celou dobu se držel základny na dohled, výkony stroje byl ale nadšen a nešetřil chválou. Nedoporučoval již žádné další úpravy, Kikka měla být podle jeho slov dokonalá. Další let proběhl 11. srpna a skončil katastrofou. Tentokrát již měla Kikka instalovány pomocné starto-

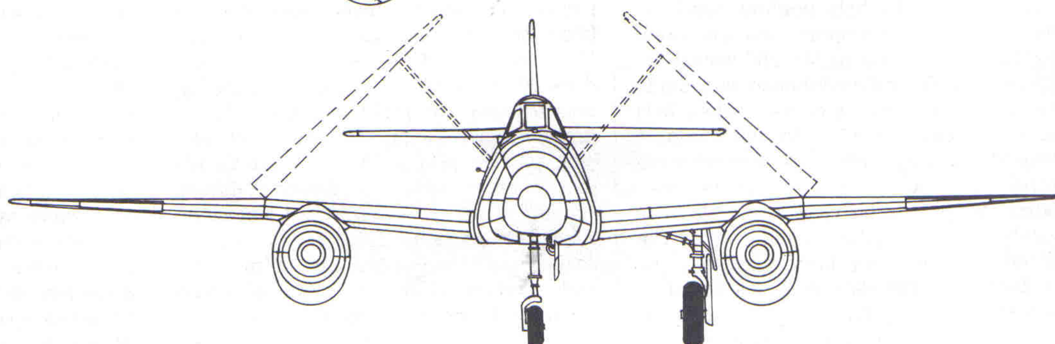




M 1 : 72



vací motory, s jejichž umístěním pilot vehementně nesouhlasil. Přesto poslušně všechny motory zapjal, ale stroji se okamžitě zvedla příď a hnal se vpřed. Takaoka se snažil sklopit nos letounu dolů, ale to se mu nezdařilo. Po vyhoření raket pocítil prudký pokles rychlosti a rozhodl se vzlet přerušit. Začal intenzívně brzdit, ale brzdy pocházející z lehčího A6M Zero byly zcela neúčinné. Kikka se strhávala střídavě nalevo a napravo a pilot nad ní ztratil vládu. To již opustila startovací dráhu a hnala se travnatou plochou za ní. Cestu jí přehradil pří-



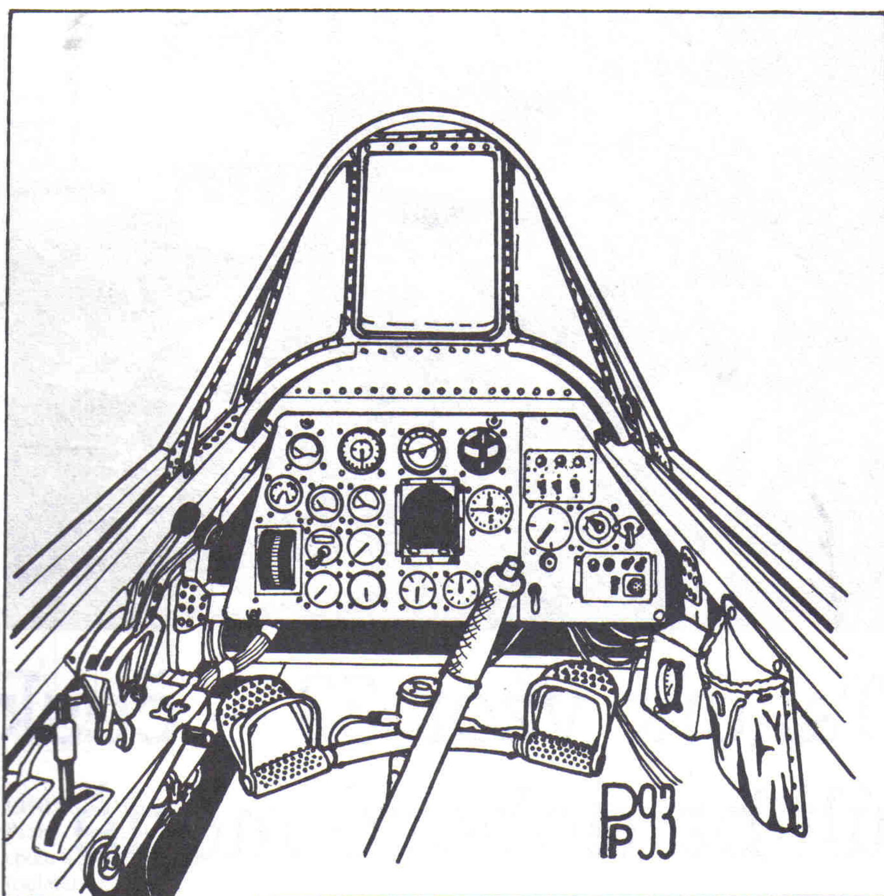
kop, v kterém zanechala podvozek a pokračovala k vodám Tokijského zálivu. Až na jeho písečném břehu se vrak konečně zastavil a pilot z něj vystoupil nezraněn. Stroj však byl velmi vážně poškozen a na jeho opravu již nebylo pomyšlení. O čtyři dny později pak Japonsko kapitulovalo. Ani sám Takaoka nedokázal v šedesátých letech, když o havárii diskutoval s americkými historiky, určit její příčinu. Připouští, že pocit ztráty rychlosti mohl být subjektivní, nelze však vyloučit technickou závadu. Několik rozestavěných exemplářů odvezli Američané domů a jeden z nich je dodnes exponátem National Air and Space Museum.

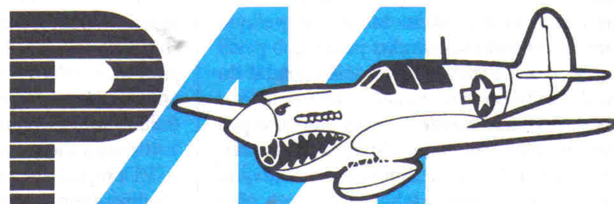
A jak dopadl hlavní aktér této pro japonské letectví historické události? Susumi Takaoka prokázal vynikající profesionální vlastnosti i po válce a zalétával první japonský moderní vojenský letoun Fuji T1F2, stalo se tak 19. ledna 1958. Od roku 1962 pak sloužil v generálské hodnosti a velel 4. stíhacímu křídlu. Později pracoval jako jeden z ředitelů letecké divize firmy Micubishi.

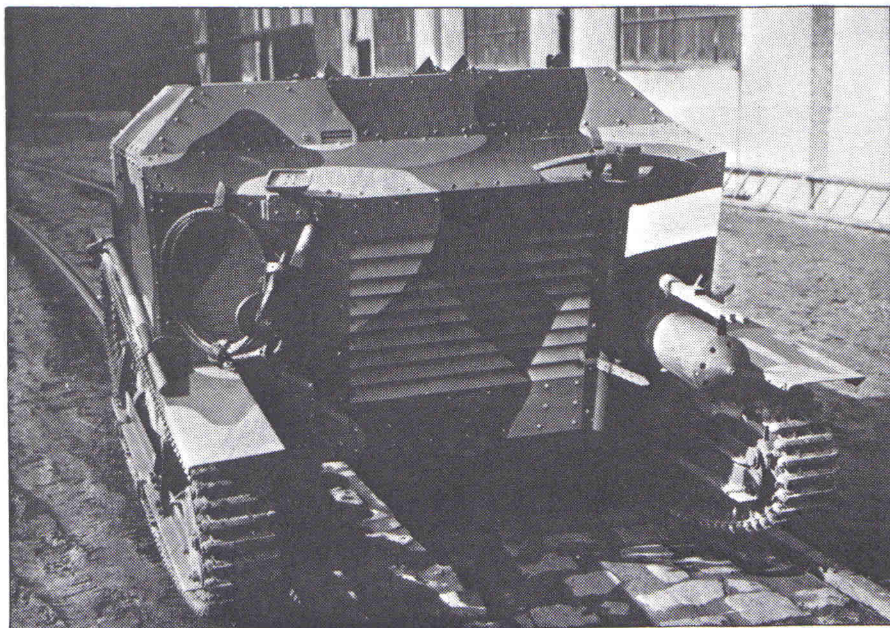
Kikka se modelářům nabízí v obou hlavních měřítcích. Dvaasedmdesátinu má ve svém programu Pegasus, čtvrtku pak novozélandská Ventura.

Základní údaje:

rozpětí	10,00 m
sklopená křídla	5,26 m
(pro uložení v nouzových krytech)	







met. Vzhledem k pouze metrové výšce korby vyčnívaly hlavy členů osádky nad ní a musely být proto chráněny zvláštními poklopy pyramidovitého tvaru, což sice vypadalo zajímavě, ale prakticky se tím zamezovalo jejich vzájemné komunikaci.

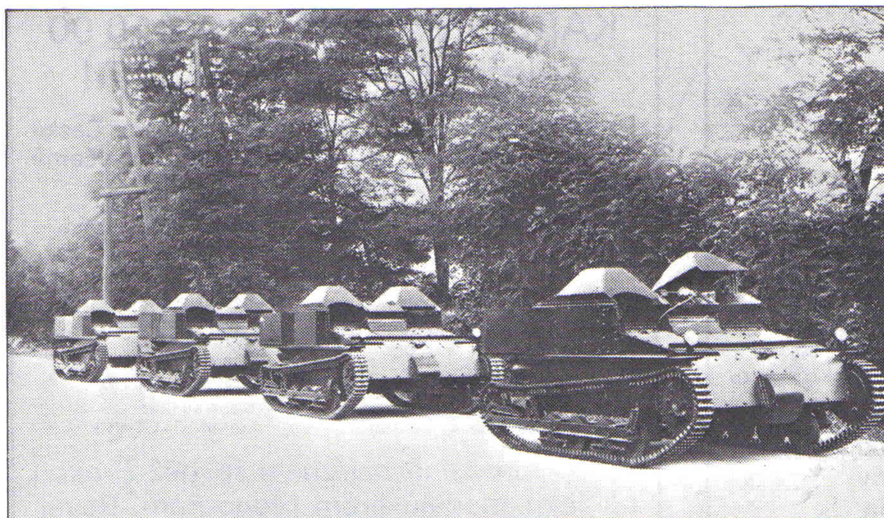
Nicméně tančík Carden-Loyd Mk VI vypadal živě a dal se opatřit rychle a za vcelku malý peníz. Toho využila řada zákazníků firmy, a tak do roku 1935 putovalo na 150 těchto vozítek do všech koutů světa. Mezi největší odběratele patřilo exotické Thajsko se 40 kusy, za ním následoval Sovětský svaz s 26, Čína se 24 kusy a Polsko s rovnou desítkou. Menší počty odebrala řada dalších států: Belgie — 1, Bolivie — 5, ČSR — 3, Finsko — 1, Francie — 1, Holandsko — 4, Chile — 5, Japonsko — 6, Kanada — 4, Lotyšsko — 1, Maďarsko — 2, Portugalsko — 6, Řecko — 2, Švédsko — 1 a Švýcarsko — 2. Vlastní anglická armáda sice objednala v Vickerse také desítky těchto tančíků, ale do její regulerní výzbroje se nedostaly a posloužily pouze k četným pokusům. Z nich pak vycházely dvě následující vývojové větve — nepříliš úspěšná směrem k lehkým hlídkovým tankům a povedená směrem k lehkým obrněným transportérům, později pověstným Bren Carrierům.

Tančík vzor 33 – československá úlitba dobové módě

Vladimír Francev

Tančík — tak zní český překlad anglického termínu tankette, označujícího malé pásové obrněné vozidlo v hmotnostní kategorii asi 1,5 až 3 tuny, tedy nižší než lehký tank. Jeho doba nastala v roce 1925, kdy v Anglii tamní vysoká vojenská místa projevila zájem o pokusné obrněné vozidlo pro jednoho muže, předvedené plukovníkem Martelem, velkým příznivcem těchto konstrukcí již do dob první světové války. Předvedený tančík zapadal do teoretických koncepcí známého britského vojenského vědce Fullera, propagujícího pohyblivou válku, vedenou malými profesionálními armádami, bohatě dotovanými bojovými a dopravními vozidly. Jeho představa „obrněného pěšáka" se právě v podobě tančíku realizovala.

Martelovými nástupci se stali talentovaní technici sir John Carden a Vivinan Loyd, kteří nejprve soukromě v bývalé prádelně v Chertsey a později v dílnách renomované firmy Vickers v Tyneside produkovali v rychlém sledu různé typy tančíků pro jednoho či dva muže. V roce 1927 představili svůj dvoumístný tančík Carden-Loyd Mk VI, který se stal díky perfektně připravené reklamní kampani brzy světovým hitem. Vozidlo chráněné vpředu 9 mm silnými, na bocích a vzadu pak 6 mm pancéřovými plechy, vážilo pouze 1 400 kg a s automobilovým motorem Ford T o 15 kW dosahovalo rychlosti 45 km/hod^{-1}. Výzbroj tvořil obvykle těžký kulomet Vickers ráže 7,7 mm, ale zkoušel se i půlpalcový velkorážný kulomet stejné značky a lehký mino-



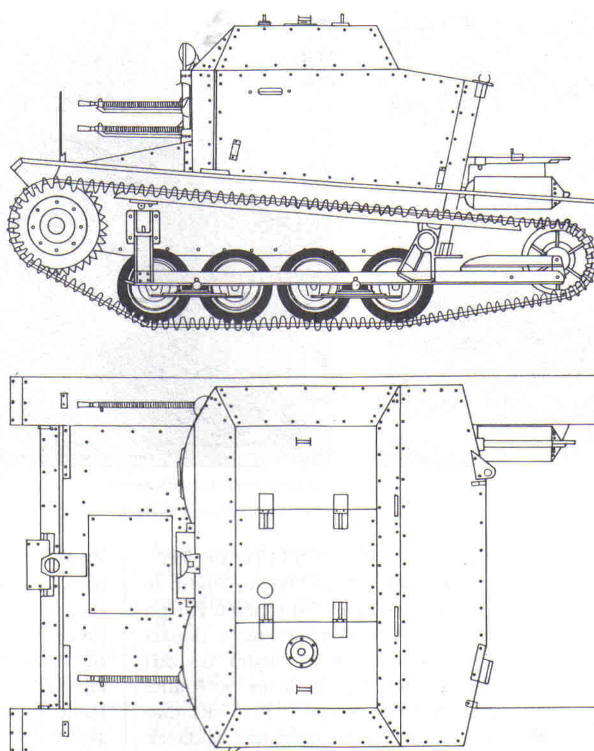
Prototypy Praga-Carden-Loyd včetně firemního vozidla v r. 1930.
The Praga-Carden-Loyd prototypes, including the factory vehicle in 1930.

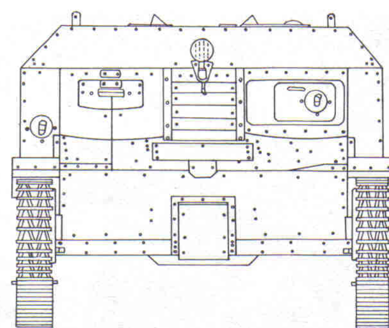
Na základě licence na Carden-Loyd Mk VI vyrábělo tato vozidla šest států, a to někde v obrovských počtech. Příkladně Itálie postavila 21 identických tančíků Fiat-Ansaldo C.V.29 a dobře tisíc modifikovaných CV.33 a CV.35, opět široce exportovaných. SSSR, jak již čtenáři HPM vědí, Carden-Loydy „sekal jako Baťa cvičky" pod označením T-27, přinejmenším v počtu 3 000 kusů. Také Poláci nalezli v tančících zalíbení a vyprodukovali téměř šest stovek licenčních, dosti vylepšených vozů TK-3 a TKS, které pak tvořily valnou část tankových sil jejich armády. Dlužno dodat, že tančíky užité hromadně za druhé světové války v řadách sovětské, italské a polské armády těmto mnoho užitku nepřinesly a byly svými lépe vybavenými protivníky bez problémů likvidovány v celých houfech.

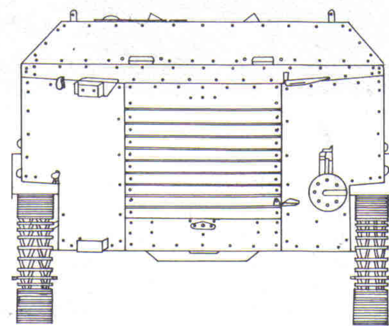
Pokušení zavést do své výzbroje toto laciné a snadno vyrobitelné vozidlo neodolala ani československá armáda, která si opatřila v roce 1930 tři zkušební exempláře Carden-Loyd Mk VI a zaplatila též licenci na jejich výrobu. Z počátečních plánů ambiciózní firmy ČKD, která v tomto obchodě působila jako prostředník mezi Vickersem a vojenskou správou, nakonec byla realizována pouze část, ale i tak se vynaložilo zbytečně mnoho práce i peněz na nesprávném místě. Tančík, toto nepříliš chtěné dítě, způsobil svým „rodičům" i „vychovatelům" spoustu starostí a naděje v něho vkládané se nesplnily. Ale vraťme se nyní k samým začátkům tohoto šlápnutí vedle.

V říjnu 1929 navštívil tankový závod firmy Vickers-Armstrong podplukovník Albrecht, přednosta III. oddělení Vojenského technic-

kého ústavu (VTÚ, později VTL = leteckého Ú). Byla to osoba nanejvýš povolaná, neboť jeho oddělení mělo na starosti jako nejvyšší armádní odborný orgán všestranné prozkoušení výzbrojních novinek. Patřilo by se, aby takový důležitý hodnostář nepodléhal korupčním vlivům, ale fakta ukazují, že jeho horoucí láska k tančíkům i k domácí firmě ČKD slyšitelně cinkala zlaťáky, což se ostatně později stalo předmětem vyšetřování, pravda neúspěšného, vojenských kontrolních orgánů. Není jistě náhodou, že v Anglii s ním pobýval generální ředitel Českomoravské Frankenberger a u Vickerse se hostů ujal plk. Bridge, druhdy britský vojenský atašé v Praze, nyní však v roli zástupce ředitele oddělení firmy pro pozemní armádu. Předvedeným tančíkem Carden-Loyd Mk VI byl pplk. Albrecht doslova nadšem i přes nemilý incident, když při ostřelování jedna kulka hladce prošla bočním pancéřováním.







Koncem října 1929 potom doma podával raport o své anglické cestě a při něm neskrýval své vřelé city k této světové zbrojní novince, shledávaje ji ideální pro dopravu doprovodných zbraní pěchoty (kulometů a minometů), průzkumné akce v rámci jezdectva a s přívěsným pancéřovaným vozíkem i pro dopravu munice do pozic. Navrhoval zavedení tančíků po čtyřech — šesti kusech u každého pěšího pluku, což by znamenalo opatření těchto užitečných vozidel v počtu asi 200, a to za lákavě nízkou cenu 20 miliónů korun, včetně licenčních poplatků. Jako mimochodem se zmínil, že celé záležitosti by se ochotně ujala firma ČKD, schopná do tří let takto zaplniti mezeru ve výzbroji československé armády. V té době již však ležel na stole přednosty zbrojního odboru MNO generála Netíka dopis od ČKD s nabídkou na 300 tančíků za podmínky smluvního potvrzení zájmu vojáků, za což prý firma upustí od požadavku na zvláštní dotace.

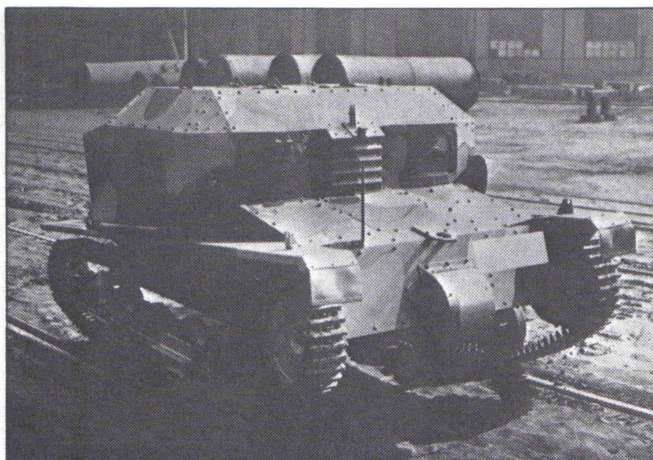
4. listopadu 1929 se na MNO konala za předsednictví zmíněného generála porada o tančících, první v nekonečné řadě obdobných, táhnoucích se po následující čtyři roky, kdy na začátku i konci bylo shodně většinou zúčastněných konstatováno: armáda nemá v toto vozidlo důvěru a nedomnívá se, že ho nezbytně potřebuje. Nicméně tehdy bylo pro začátek rozhodnuto objednat prostřednictvím ČKD šest zkušebních vozů s dodací lhůtou v prvním pololetí 1930, tak aby se mohly důkladně vyzkoušet v rámci závěrečných namévrů toho roku. Případná sériová výroba by připadala v úvahu až tančíky osvědčí svou užitečnost. Nicméně tento strohý verdikt musel nejvyšší armádní zbrojní orgán různě měnit, a to pod tlakem silného tandému, který se zde v této věci vytvořil a skládal se v ministra národní obrany, vlivné firmy ČKD a podplukovníka Albrechta jako nastrčeného tykadla.

V březnu 1930 připutovaly na palubě lodi LINDISFAHNE z Anglie přes Hamburg do Prahy tři vzorové Carden-Loydy Mk VI, spolu s jedním přívěsným vozíkem a s minitrajlerem na dopravu tančíku za autem. Zásilka přišla na 488 745 Kč, ovšem vojáci museli sáhnout do měšce poněkud hlouběji a vyplatit z fondu pro doprovodné zbraně pěchoty sumu 1 150 000 Kč, v níž byla navíc obsažena i první třetinová splátka licenčních nákladů. Smlouva mezi firmou Vickers-Armstrong a pražskou ČKD datovaná 25. 2. 1930 stanovila platby celkem 12 000 liber za licenci plus 75 liber za každý vyrobený kus, doba platnosti sahala do 31. 12. 1939, přičemž po uvedených deset let získalo ČKD postavení výhradního výrobce těchto tančíků v Československu. Originální zkušební vozidla předvedla firma krátce 14. května 1929 v Praze na Vypichu vojenským zástupcům v lehkém terénu, ale pak je stáhla do svých dílen ke studiu, takže definitivní převzetí do kmenového počtu zkušebních vozidel VTLÚ se konalo až 21. července 1929, přičemž tančíky dostal do své materiální péče prapor útočné vozby v Milovicích.

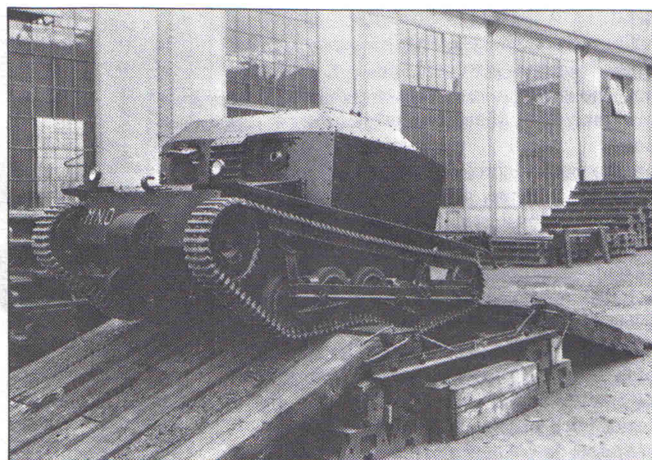
V té době v libeňském závodě ČKD probíhala urychleně montáž tří domácích kopií, označovaných Praga-Carden-Loyd, v pozdějších dokumentech se objevuje termín vozidlo P. Podle podmínek objednávky měla firma dodat své výrobky do půlky srpna, ale při přejímce zpožděné o týden došlo k tak závažným poruchám, že si je museli pragováci odvézt zpět do dílen a armáda opravené vozy převzala až v září 1929 na samém konci závěrečných manévrů. Výrobce si účtoval za prototyp částku 221 325 Kč, což bylo více jak dvakrát tolik, než se předpokládalo v původních optimistických předpovědích plk. Albrechta. Však se jí také podařilo postavit prototypy vlastně čtyři, jeden z nich pro firemní účely. Že se náklady na jeho výrobu zřejmě započítaly do trojice pro armádu, lze soudit z faktu jeho pozdějšího darování perskému šachovi (v rámci získání lukrativní zakázky z Iránu), aniž by se ČKD, jinak hádající se o pětník, nějak rozpakovala.

Závěrečná cvičení armády v roce 1930 absolvovaly v plném rozsahu pouze anglické Carden-Loydy Mk VI, přičemž působily v sestavě čety v rámci pěchoty i jezdectva jako průzkumné vozy, lehké tanky podpory útočících pěšáků i jako protitankové prostředky. Ukázalo se, že ve všech úlohách je lépe zastanou lehká obrněná auta Tatra, pouze při krátkodobém útoku v sestavě pěchoty na pozice nezakopaného nepřítele by měly jakous takous šanci na úspěch. Osádky viděly z vozů pouze úzkými průzory dopředu, namontovaný těžký kulomet vz. 24 měl malý odměr (34°) a neexistovala možnost vzájemné komunikace v rámci čety. Tančíky vzhledem k častým poruchám a značné únavě osádek více stály než bojovaly, prostě propadly na celé čáře.

Východiskem z této prekérní situace mohla být pouze radikální přestavba, a tak jeden z prototypů vozidla P v ČKD na základě požadavků vojáků za 115 363 korun v průběhu roku 1931 důkladně rekonstruovali. Střelec měl nyní před sebou lehký kulomet ZB vz. 26 s odměrem 60°, přičemž jej chránila posuvná pancéřová clona a munici doplňoval ze zásob uložených uvnitř bojového prostoru korby a ne jako dosud z vnějších otevřených schránek na zadku vozu. Průzory nově umožňovaly výhled i do boku a dozadu, měly pancéřové kryty a vložky z neprůstřelného skla. Zlepšilo se i vedení pásů náchylných ke spadávání a také chladič dostal pancéřové regulovatelné žaluzie namísto nepraktických dvířek. V letech 1931—1932 prošel upravený prototyp, označovaný Praga P-I, zkouškami, při nichž najezdil 4 350 kilometrů. Na jejich základě vojáci doporučili další zesílení pancéřování — vpředu z 9 na 12, na bocích ze 6 na 8 a na dně ze 3 na 5 milimetrů. Vůz měl dostat také druhý leh-



Sériový Tč. 33.
The Tč. 33 of the series batch.



Prototyp při továrních zkouškách v roce 1931.
The prototype during factory trials in 1931.

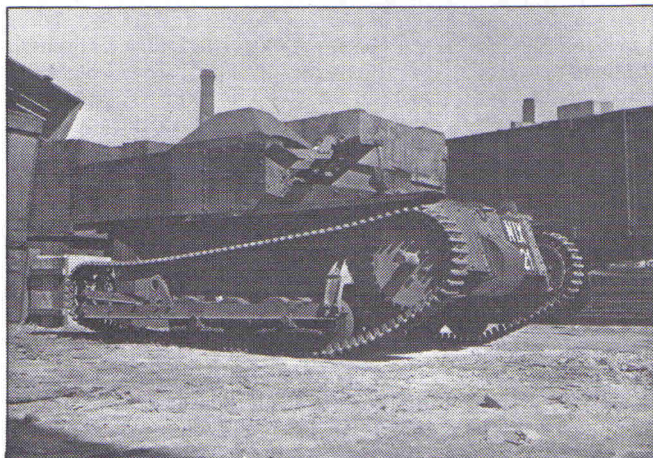
ký kulomet ZB vz. 26 s montáží vedle řidiče, jím dálkově bowdenem ovládaný jako kursový, zaměřený pevně v ose dopředu. Také ostatní dva prototypy prošly následně stejnou přestavbou a celá trojice nakonec 17. října 1933 ve slánském závodě ČKD byla převzata milovickým tehdy již plukem útočné vozby.

Mezi tím spělo jednání o sériové výrobě tančíků P-I do konečné fáze. Podplukovník Albrecht z armádního výzkumáku stále držel nad svým dítkem ochrannou ruku a prohlásil jej v únoru 1933 za technicky vyzkoušený, přičemž vzápětí si nechal sám pan ministr Bradáč referovat o stavu této věci a z místa nařídil objednat alespoň 15 tančíků. Za této situace velká výzbrojní komise zasedající u generála Netíka 5. dubna 1933 neměla mnoho na vybranou. Osmnáct důstojníků se několik hodin dohadovalo, protestoval hlavně velitel milovického praporu Pavlík, který správně namítal, že je mu takové směšně vyzbrojené a obrněné vozidlo, navíc téměř slepé, naprosto k ničemu. Nakonec byl ale uchlácholen, neboť pan ministr stejně rozhodl předem, a to prý s ohledem na sociální klid — ČKD totiž vyhrožovala rozsáhlým propouštěním. Pod prozatímním pojmenováním „tančík P-I" se vozidlo zavádělo do výzbroje a povolovala se objednávka definitivního počtu 70 kusů. Vyhlášení zavedení se objevilo v 47. článku Sborníků důvěrných výnosů MNO ze dne 30. června 1933, zde již pod označením „tančík vz. 33 (Tč. vz. 33)".

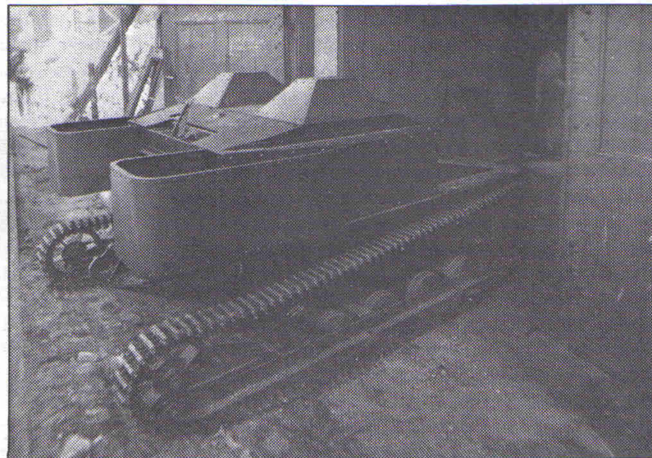
Objednávka MNO čj. 147 taj. V/3 odd. ze dne 19. 4. 1933 zněla na 70 tančíků P-I po 131 200 Kč plus 32 liber za kus, s dodací lhůtou 40 do konce roku a zbytek do září 1934. Vinou zpoždění dodávek a špatné kvality pancéřových plechů z Poldi Kladno však došlo ke značnému opoždění dodávek první partie. Podle hlášení vojenského kontrolního orgánu v závodu ČKD v Libni, kde se tančíky vyráběly, zde započala montáž vozů teprve 9. listopadu 1933, a to ve dvou směnách v celkem šesti pracovních skupinách složených vždy z mistra a třinácti dělníků. Závod hlásil připravenost k přejímce první desítky tančíků na 9. ledna 1934, ale vojáci z Milovic si pro ně přijeli až za měsíc — 6. února. Pak však v týdenních odstupech následovaly další dvě desítky, čtvrtá se přebírala 10. dubna, pátá spolu se šestou 2. srpna a zbylých deset 11. října 1934. Vozidla byla zkoušena na odolnost proti ostřelování, přičemž několikrát došlo k průstřelu průbojnou střelou z pušky, což se však řešilo jednoduše zanýtováním otvoru. Jízdní zkoušky probíhaly na trase Praha—Milovice—Praha, kde se pak podepisoval závěrečný protokol o převzetí.

Ještě v průběhu výroby se řešila definitivní výzbroj, pro první třicítku tančíků vz. 33 provizorně stanovená na dva lehké kulomety vz. 26. Předpokládalo se nahrazení kulomety ovládaného střelcem výkonnější zbraní. Zkoušky s leteckým kulometem vz. 30 zklamaly, neboť se přehříval již po vystřílení 600 ran, a nový těžký kulomet brněnské Zbrojovky ZB-32, chlazený vzduchem se nepodařilo umístit do střílny. Nakonec se tedy zůstalo u původní výzbroje, což bylo málo. Řidič vzhledem k plné vytíženosti neměl na svůj kulomet za jízdy ani pomyšlení a střelec svůj i v lehkém terénu při rychlosti nad 10 km/hod^{-1} nedokázal udržet v ruce, natož s ním mířit.

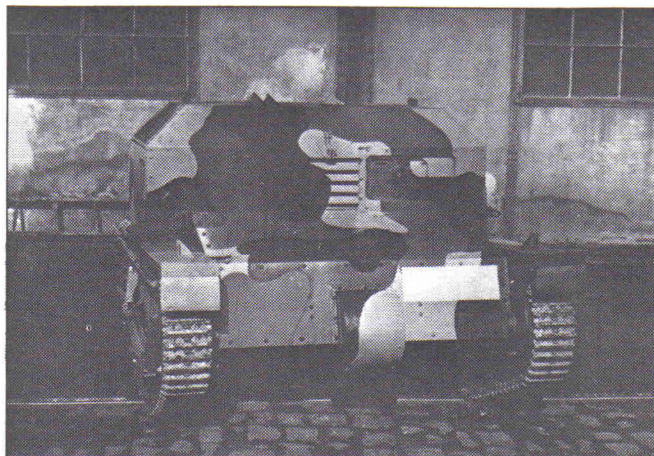
Cvičení roku 1934, do nichž zasáhla většina nových tančíků vz. 33, potvrdila skeptické názory na tuto kategorii obrněných vozidel. Plánované smíšené roty tančíků a lehkých tanků Praga P-II (tři pětivozové čety v poměru 2 P-II ku 3 P-I v nich) zcela zklamaly a „menší bratři" v nich spíše překáželi, v terénu zaostávali a jejich palebná kapacita nestála za řeč. V četě o pěti vozech se nedařila koordinace, neboť spojení pomocí praporkových signálů a popiskování na čtyřhlasé sirénky zjevně nepostačovalo. Jako průzkumné vozidlo tančík neobstál — osádka vyhlížející malými průzory v metrové úrovni nad terénem sotva dokázala sledovat cestu a pozorování vzdálenějšího okolí bylo nad její síly. Podpora pěšáků či jezdců z důvodu slabé výzbroje nestála za nic, ze stejného důvodu nemohly tančíky působit proti obrněným vozidlům nepřítele. Umístění rot či čet tančíků v rámci smíšených předzvědných oddílů divizí a brigád padlo a našlo se definitiv-



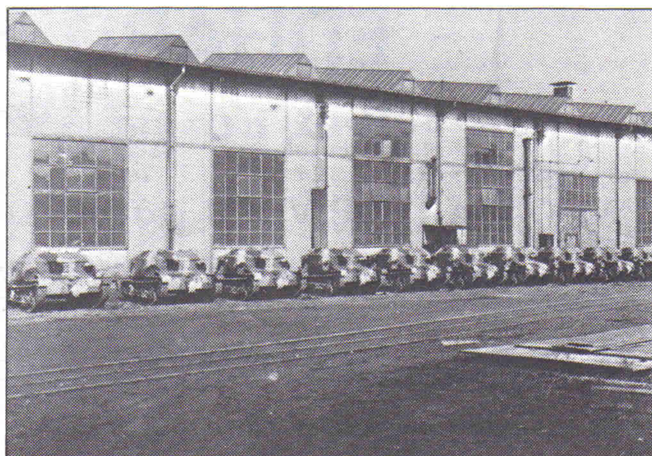
Originální Carden-Loyd Mk. VI čs. armády.
The original Carden-Loyd Mk. VI.



Prototyp Praga-Carden-Loyd v dílně ČKD.
The Praga-Carden-Loyd prototype in the ČKD factory.



Čelní pohled na Tč. 33.
Front view of the Tč. 33.



Série Tč. vz. 33 před vydodáním na dvoře továrny v Libni.
Row of Tč. vz. 33 before delivery to the army at the factory in Liben-Prague.

ní řešení — tančíky budou nadále v třívozových četách přidělovány jako posily pro jednotky chránící hranice.

Nicméně v letech 1934—1936 musely tančíky vz. 33 suplovat ve výcviku u pluku útočné vozby za dosud nedodané lehké tanky, což se samozřejmě nemohlo neodrazit na jejich technickém stavu, zvláště když ani sériové vozy se nezbavily vrozených konstrukčních nedostatků. Četné uzly mechanismů byly vyrobeny z nekvalitního materiálu či poddimenzovány, a tak se prakticky u všech vozů musely postupně vyměnit tak důležité součásti jako bloky motoru, poloosy, ozubená kola převodovek atd. Přesto v průběhu služby tančíků docházelo k častým defektům, a tak dílny pluku i výrobní závod měly stále plné ruce práce. Po vytvoření dalších dvou pluků útočné vozby (PÚV) v roce 1935 byla tato proklínaná vozidla rozdělena mezi tyto tři jednotky. PÚV-1 v Milovicích si ponechal prvních dvacet vozů, další čtyři zde zůstaly v rámci Učiliště útočné vozby. PÚV-2 na Moravě měl 16 tančíků vz. 33, z toho pět v Olomouci, devět ve Vyškově a dva v Přáslavicích, slovenský PÚV-3 dislokoval po osmi vozech v Bratislavě a Košicích, zbylých 14 garážovalo v hlavní posádce Turčianský Sv. Martin.

Prvním a zároveň jediným bojovým nasazením prošla tato nespolehlivá vozítka za mobilizace roku 1938. Ještě před ní, když v pohraničí začalo být horko, vyslalo sem MNO řadu samostatných čet, aby od 1. srpna 1938 posílily pěší jednotky dislokované v oblastech zasažených henleinovským povstáním. Mezi nimi působily i tři třívozové čety Tč. vz. 33 — jedna v jižních Čechách u 2. divize, další na Liberecku u 44. pěšího pluku a třetí na Moravě v rámci 8. divize. Vzhledem k tomu, že tančíky byly nasazeny proti slabě vyzbrojeným bandám Freikorpsu v rámci asistenčních oddílů, měly zde vcelku úspěch, neboť svým zlověstným rachocením zhoubně působily na morálku povstalců a pro vlastní vojáky přece jen představovaly jistou morální podporu. Zaplať Bůh nikoho nenapadlo po nich střílet, takže se toto jejich bojové nasazení obešlo beze ztrát, neboť jejich polouvařené a ohlušené osádky neměly v případě boje v osadě velké šance.

Za mobilizace vyrazily všechny pojízdné tančíky na svá místa určení obvykle na velitelská stanoviště jednotlivých hraničních oblastí, odkud občas vyrážely na krátké výpady do okolí. V pozdějším hodnocení průběhu mobilizace všichni velitelé jednotek, jimž byly tyto tančíkové čety podřízeny, svorně na ně nadávají — materiál každou chvíli stál kvůli defektům, propukajícím obvykle v nejkritičtější situaci. Jak pravilo trefně jedno hlášení: než takovou posilu, s níž jsou jenom starosti, tak raději nic! Když po 15. březnu 1939 padlo čtyřicet Tč. vz. 33 do rukou Němců, asi zrovna moc neskákali radostí (na rozdíl od tanků LT vz. 35 a vz. 38), a tak nejspíše skončily u nějaké školní jednotky či ve skladu. Slovenská armáda udržovala svoji třicítku relativně málo oježděných tančíků po celou dobu války většinou v provozuschopném stavu. Počátkem roku 1944 jich dokonce část aktivovali v rámci protipartyzánských stíhacích skupin a za povstání je zaznamenán jejich pohyb jak v rukou povstalců, tak i německých jednotek na slovenském území, ale to jsou pouze epizody bez většího významu.

Popis tančíku vz. 33.

Je to malé bojové obrněné vozidlo obsazené dvěma muži (řidič, střelec) a vyzbrojené dvěma lehkými kulomety ZB vz. 26 ráže 7,92 mm (zbraň střelce má odměr 50° a možnost elevace 16°), se zásobou 2 600 nábojů. Při rozměrech — délka 2 700 mm, šířka 1 750 mm a výška 1 450 mm má hmotnost plně vyzbrojené a vystrojené, ale bez osádky 2 300 kg. Pancéřová karosérie je snýtována na ocelových úhelnících z rovných pancéřových plechů síly: přední kolmé plochy a kryt diferenciálu 12 mm, boční a zadní plochy, jakož i žaluzie chladiče 8 mm, skloněné stěny nad motorem, stěna před přední kolmou stěnou a skloněné stěny krytů hlav 6 mm, spodek karosérie a blatníky 5 mm, strop a poklopy vstupů 4 mm. Pancéřování je zepředu odolné proti pěchotnímu průbojnému střelivu ráže 7,92 mm na 125 metrů, z boku a zezadu ze 185 metrů; normálním střelám odolává na 50 metrů.

Pohonnou jednotkou je automobilový stojatý čtyřtaktní čtyřválcový zážehový motor, vodou chlazený typu Praga AH. Jeho obsah při vrtání 75 a zdvihu 110 mm činí 1,95 l, výkon 23 ks (17 kW) při 1 700 otáčkách za minutu a 31 ks (23,6 kW) maximálně při 3 000 ot. Převodovka 4 + 1 s redukcí, brzdy, diferenciál a hnací poloosy pocházejí z nákladního automobilu Praga AN. Elektrický rozvod je na 12 voltů, napájený akumulátorovou baterií o kapacitě 45 Ah. Rozsah rychlostí je 3,4 až 35 km/hod^{-1} dopředu a 2,7—7,5 km/hod^{-1} vzad. Zásoba paliva 50 litrů vystačí na 100 kilometrů jízdy po dobré cestě, nebo 4,5 hodiny manévrování v lehkém terénu. Vozidlo překonává příkop široký 1,25 m, terénní stupeň 0,5 m a brodí do hloubky 0,4 m. Teoretická stoupavost, stejně jako boční stabilita je 45° při minimální rychlosti. Pohybové ústrojí se skládá z dvojice pásů složené ze 130 článků o rozměrech 170 krát 90 mm, styčná délka je 1 300 mm, měrný tlak činí 0,5 kg/cm^2 a světlá výška korby je 235 milimetrů. Pás je veden vpředu přes hnací ozubená kola, zadní napínací kola, horní část ozubů článků klouže v oplechovaném žlábku z jasanového dřeva, spodní část pásu spočívá na čtveřici ogumovaných pojízdných koleček rozměrů 340 x 80 mm, sdružených do dvou vozíků odpružených listovými pery.

Před řidičem je okénko rozměrů 300 × 125 mm s průzorem 120 x 40 mm zevnitř krytým neprůstřelným sklem síly 50 mm a zevně pancéřovým štítkem se štěrbinou 90 × 2 mm. Obdobný průzor, ale polovičních rozměrů, je také před střelcem, další dva na bocích a jeden dozadu. Vstupní dvířka jsou dvoje vedle sebe, otevíraná dozadu s rozměry 646 x 400 mm. Ke standardnímu vybavení patří rýč, krumpáč, ocelové páčidlo, hřebenový zdvihák a tažné lano, všechny upevněny v úchytech na bocích a zadku karosérie.

Vozidlo neslo obvyklý československý maskovací nátěr složený ze skvrn barvy tmavé trávově zelené, zemitě hnědé a okrově žluté. Rozlišení jednotlivých vozů umožňovala pouze tabulka s přiděleným policejním evidenčním číslem — černá o rozměrech 340 × 140 mm s bílou linkou širokou 3 mm na okraji, s arabskými číslicemi bílé barvy, umístěná vpředu a vzadu. Sériové tančíky vz. 33 nesly čísla 13420 až 13489, tři prototypy pak 13359—13361 (do prosince 1932 staré číslo NIX — 223 až NIX — 225) a byly v konečné podobně opatřeny maskovacím nátěrem. O nátěru originálních anglických tančíků Carden-Loyd Mk VI ve výzbroji československé armády nejsou spolehlivé zprávy, jisté však je, že byl jednolitý — buď tmavě šedý, nebo khaki, evidenční čísla měly 13355 až 13357 (NIX — 219 až NIX — 2L1).



EDUARD Model Accessories

P. O. Box 17, 434 01 Most

Největší nabídka kovových dílů pro plastikové modely

Sáhněte po dokonalosti

SADY PRO LETADLA V MĚŘÍTKU 1 : 32

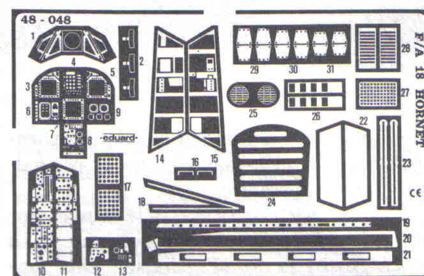
Číslo:	Název:	Cena:	Číslo:	Název:	Cena:
32 001	German Buckles	95,–	32 002	F 104	95,–
32 003	Hurricane	95,–	32 004	Fw 190D	95,–
32 005	Fw 190 flaps	119,–	32 006	Soviet buckles	95,–
32 007	Mig 29	95,–	32 008	USAF buckles	95,–
32 009	Mig 29UB	119,–	32 010	P 51D	119,–
32 011	F 6F Hellcat	95,–			

SADY PRO LETADLA V MĚŘÍTKU 1 : 48

48 004	Soviet buckles	68,–	48 005	Spandau guns	68,–
48 006	German buckles	68,–	48 007	MS 406	119,–
48 008	F 9F Panther	68,–	48 009	Hurricane II	119,–
48 010	Mig 17F	95,–	48 011	Fw 190 flaps	95,–
48 012	La 7	95,–	48 013	La 5	95,–
48 014	La 5/7 flaps	95,–	48 015	P 51D	95,–
48 016	Chocks type A	68,–	48 017	Hawker Typhoon	95,–
48 018	Pitcairn Autogiro	95,–	48 019	Chocks type B	68,–
48 020	Chocks type C	68,–	48 021	Piper L4/J3	68,–
48 022	A 10 Warthog	119,–	48 023	Me 109G	95,–
48 024	P 40 flaps	119,–	48 025	P 40E	119,–
48 026	F 6F Hellcat	119,–	48 027	A 1D Skyraider	95,–
48 028	USAF buckles	68,–	48 029	F4 U4 Corsair	95,–
48 030	F4 U1 Corsair	95,–	48 031	Hughes 500	68,–
48 032	Fiat G50	95,–	48 033	Brewster Buffalo	119,–
48 034	Ki 84 Frank	119,–	48 035	Ki 84 Flaps	95,–
48 036	AH 64 Apache	119,–	48 037	F 5E	119,–
48 038	UH 1B/C	119,–	48 039	F 16	119,–
48 040	Cessna 0-1	119,–	48 041	Browning cal. 12.7	95,–
48 042	A 5M Cloude	95,–	48 043	Fw 190A	95,–
48 044	Fokker D VII	119,–	48 045	Se 5a	95,–
48 046	AV 8B Harrier	119,–	48 049	Cessna A37	119,–
48 048	F/A 18 Hornet	119,–	48 051	Fw 190D	95,–
48 052	Mig 23BN/Mig 27	119,–	48 053	P 38J Lightning	95,–
48 054	F/A 18 cockpit	68,–	48 055	F 18 radar	68,–
48 056	Me 110C/D	119,–	48 057	F 111 exterior	119,–

SADY PRO LETADLA V MĚŘÍTKU 1 : 72

			72 004	Soviet buckles	45,–
72 005	Su 27UB	95,–	72 006	Mig 29	95,–
72 007	F 86 cockpit	68,–	72 008	F 86 undercarriage	95,–
72 009	F 86 slats	95,–	72 010	Mi 8 rotor	95,–
72 011	Mi 8 exterier	95,–	72 012	Mi 8 interier	95,–
72 013	A5 M4 Cloude	95,–	72 014	F 104 exhaust	119,–
72 015	F 104	95,–	72 016	Texan flaps	68,–
72 017	Texan interier	119,–	72 018	Vampire FB 5	68,–
72 019	Vampire T 11	45,–	72 020	D4 Y2 Judy	119,–
72 021	D4 Y3 Judy	119,–	72 022	Japanese torpedo	68,–
72 023	Ki 61	95,–	72 024	Ki 100	95,–
72 025	B 6N Tenzan	119,–	72 026	Chocks type A	68,–
72 027	Piper L4/J3	45,–	72 028	Spandau guns	45,–
72 029	Mig 29UB	95,–	72 030	Chocks type B	68,–
72 031	Chocks type C	68,–	72 032	Wildcat cockpit	95,–
72 033	Wildcat undercarr.	95,–	72 034	Jak 3	95,–
72 035	SPAD	95,–	72 036	P 40N	119,–



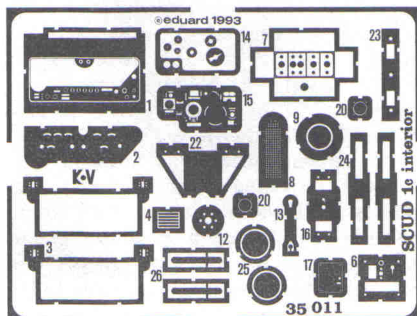
Číslo:	Název:	Cena:	Číslo:	Název:	Cena:
72 037	Albatros D V	95,–	72 038	P 47 D	119,–
72 039	P 40E Kittyhawk	119,–	72 040	P 40B Tomahawk	119,–
72 041	Ki 84 Frank	95,–	72 042	Ki 84 flaps	68,–
72 043	P 39 Airacobra	119,–	72 044	Bell X-1	68,–
72 045	Hellcat	95,–	72 046	Me 262A	119,–
72 047	A 10 Thunderbolt II	119,–	72 048	P 51D	95,–
72 049	F4 U1 Corsair	119,–	72 050	G 4M Betty	68,–
72 051	MC 202	119,–	72 052	Fw 190D	119,–
72 053	Fw 190A	119,–	72 054	He 219	119,–
72 055	Browning cal, 12.7	68,–	72 056	Germ. WWII radars	95,–
72 057	F 94B Starfire	119,–	72 058	OH 6D	68,–
72 059	Hurricane II	119,–	72 060	T 34 Mentor	119,–
72 061	AH 1S	119,–	72 062	Sopwith Triplane	68,–
72 063	SM 79 interior	119,–	72 064	SM79 UC & torpedo	119,–
72 065	B 24D	68,–	72 066	B 24J	68,–
72 067	AH 1W	68,–	72 068	AV 8B/GR 5 Harrier	119,–
72 069	Fw 190A Night Fight.	119,–	72 070	Ju 88A	119,–
72 071	Me 110B/C	119,–	72 072	Mosquito	119,–
72 073	F 111E	119,–	72 074	FB 111A	119,–
72 075	EF 111A	119,–	72 076	P 38J Lightning	119,–
72 077	Fiat G50 bis	95,–	72 078	Tornado GR Mk. 1	119,–
72 079	Grumman Avenger	119,–	72 080	Avenger flaps	119,–
72 081	F 5E Tiger II	119,–	72 082	TAV 8B Harrier	119,–
72 083	Aichi D 3A Val	95,–	72 084	Beechcraft C 45	119,–
72 085	Me 262B trainer	119,–	72 086	Me 262B fighter	119,–

SADY PRO BOJOVOU TECHNIKU V MĚŘÍTKU 1 : 35

35 001	T 72M	95,–	35 002	Willis Jeep	95,–
35 003	T 55	142,–	35 004	BMP 1	95,–
35 005	BMP 2	119,–	35 006	Churchill	119,–
35 007	T 62	142,–	35 008	Schwimmwagen	119,–
35 009	M 3 Bradley exterior	119,–	35 010	SCUD 1c exterior	142,–

SADY PRO BOJOVOU TECHNIKU V MĚŘÍTKU 1 : 72

22 001	Churchill	95,–	22 004	Pzkfw. IV ausf. G	95,–
22 002	T 62	95,–	22 006	German WWII barels	95,–
22 003	M 3A1 Halftrack	119,–			



ZÁSILKOVÝ PRODEJ PROVÁDÍ:

ARTUR MODEL CENTRUM
Brožovského 1121, 274 01 Slaný

MODELIMEX
Slovenská 2648, 415 01 Teplice



Anglická pěchota se připravuje k útoku podporovanému tanky MARK IV — mužský.

The British infantry is prepairing to mount an attack supported by the MARK IV — male tanks.

Britské tanky I. světové války

ing. Ctirad Beneš

Pokusme se doplnit historii začátku tanků alespoň tak, že uvedeme některé, snad méně známé skutečnosti a navážeme na článek o tanku A 7V, uveřejněný v našem časopise číslo 3/1992.

Začátky vedení bojů za pomoci obrněných vozidel jsou zcela pravidelně, i v odborné literatuře, kladeny do období první světové války, přesně na den 15. září 1916 v průběhu první bitvy na Sommě. Místem prvního nasazení tanků je osada Flers a její okolí (mezi městy Albert a Bapaume). Za začátek vývoje této nové zbraně je pak uváděn rok 1911, kdy nadporučík Burstyn dal rakouskému ministerstvu války k dispozici svůj projekt pancéřového bojového vozidla. Ale počátky tanků sahají mnohem dále, jak uvidíme alespoň na několika příkladech.

V Pflugk-Harttungových dějinách světa (Weltgeschichte — Orient, Berlin 1910) je vyobrazena chalcedonová pečeť perského krále Darea (Dareios I., 522—486 př. Kr.), představující dvoukolový bojový vůz tažený koněm, chráněným těžkým pancířem. Podobně je chráněna i osádka vozu — vozataj a lučištník. Bojové vozy téměř shodné konstrukce jsou pravidelnou součástí vojsk Asyřanů, ale i dalších národů v tomto období.

Zcela dobře je možné za předchůdce tanků považovat bojové věže. V díle Demminově (Kriegswaffen, Gera 1891) nalezneme reprodukci vyobrazení asyrské nástěnné malby z období kolem 7. století př. Kr. (Britské muzeum), ve které je znázorněn zvláštní útočný prostředek na kolech, podobný malé pevnůstce. V jeho čelní části je umístěno beranidlo a na místě dnešní tankové věže nese dva střílející lučištníky. Tyto věže byly později použity ve větším měřítku i při obléhání Syrakus Římany v průběhu druhé punské války. Zde však neuspěly díky geniu zdejšího rodáka Archimeda (zavražděn r. 212 př. Kr. římským vojákem po dobytí města.)

Dalším pravzorem bitevních vozů mohou být sloni, použití makedonským králem Alexandrem Velikým (356—323 př. Kr.) při jeho tažení do Malé Asie proti Peršanům v r. 331.

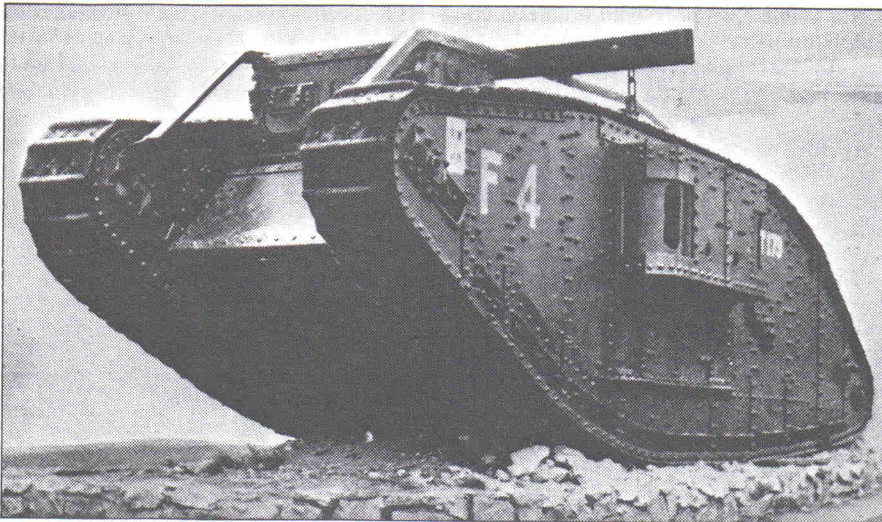
Z historie pro nás mnohem bližší a přístupnější si jistě při této příležitosti vzpomeneme na husitské vozy, opatřené ochrannými kryty mezi koly a nesoucími vedle dalších bojovníků i střelce s kuší. Tyto bojové prostředky však dosti dobře za předhůdce tanků nemůžeme považovat, neměly totiž útočný charakter. Je ovšem pravda, že i zde došlo k výjimce, když husité spouštěli tyto vozy naložené kamením proti rytířské jízdě, jejíž jednotliví bojovníci, oděni v úplné plátové zbroje zcela dobře jakési miniaturní tanky mohou představovat.

Pojetí tanku se velice blíží válečný stroj, zobrazený ve spise vydaném v Basileji r. 1552 (Notitia utraque cum Orientis tum Occidentis). Jde o dvoukolý podvozek s těžkým vrhačem šípů (stroj byl nazván „zápalná balista"), kde pohyb byl obstarán pomocí dvou šlapajících mužů, uzavřených v kolech (Demmin, str. 864).

Za předposlední období v celé historii vývoje tanku můžeme považovat 2. polovinu 19. století, případně ještě časový úsek do roku 1915, kdy vzniká přímý předchůdce skutečně použitelného, opancéřovaného bojového vozu. Tím je anglické pokusné vozidlo (Landship), pojmenované „Little Willie". Názvu „tank" bylo užito až u typu MARK I. Ale již v roce 1871 se můžeme setkat s obrněným vozidlem, poháněným parním strojem. Jeho konstruktér, pruský inženýr Max Eyth zdokonalil návrh kapitána ruské armády Zagrjažského na „povoz s pohyblivými kolejemi" a položil tak základ dalšímu vývoji. Eythovo vozidlo bylo však pruským generálním štábem odmítnuto. Podobný osud stihl ruského námořního inženýra Mendělejeva (syn slavného chemika). Carská vláda v roce 1906 dokonce jeho myšlenku zavrhla, aniž došlo k praktickým zkouškám.

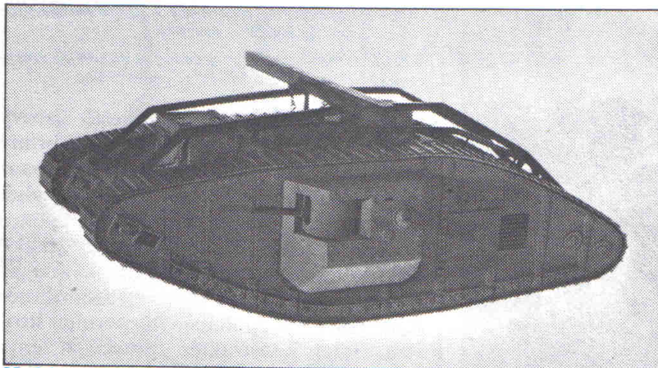
U ruského generálního štábu to bylo o to víc zarážející, že již byly známy výsledky z rusko-japonské války v letech 1904—1905, kdy útoky pěchoty se hroutily pod palbou kulometů. Pak přichází první světová válka, stávající se brzo po zahájení válkou zákopovou s množstvím drátěných překážek, jejichž proražení si vždy vyžádalo mnoho obětí i spousty vystřílené dělostřelecké munice. Tento problém brzo pochopili Angličané, když uviděli nutnost změny poziční, stále bezvýsledné války.

Myšlenka stavět obrněná vozidla s řetězovým (pásovým) pohonem vznikla na podzim r. 1914. Jejími původci byli plukovník Swinton a kapitán Tulloch, kteří své návrhy odevzdali prvnímu lordovi admirality, Winstonu Churchillovi. Ten se s problémem rychle seznámil a nařídil utvoření „Výboru pro pozemní lodi" (Landship-Committee), složeného na za-

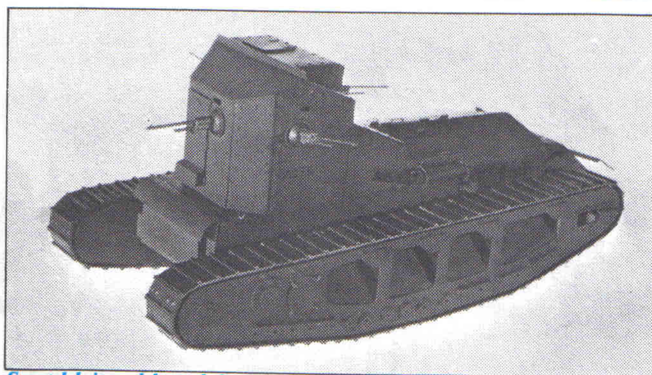


MARK IV — ženský s kládou pro překonávání překážek.

The MARK IV — female tank equiped with a wooden beam.



Modely postavené autorem článku.



Sepatch brit models made by autor.

čátku pouze z inženýrů a důstojníků loďstva. Výbor dostal za úkol zcela tajně sestrojit novou zbraň pro anglickou armádu ve Francii. Armáda vlastně o nic takového ani nežádala, a tak teprve v červnu r. 1915 byl výbor rozšířen o její důstojníky. Tím vznikl „Společný výbor" (Joint Naval and Military Committee).

Ovšem v tu dobu již existuje celá řada obrněných kolových vozidel, stavěných na podvozcích známých firem, a to nejen v Anglii. Těmi se však zde zabývat nebudeme. Angličané získali od začátku války řadu zkušeností na západní frontě, ale stále se nemohlo dospět k jednotnému návrhu. Proto se zmíněná komise odhodlala k vypracování několika projektů, jejichž základem byly zemědělské pásové traktory, především výrobky americké firmy Holt. Nejprve byl zkoušen traktor firmy Killen Strait z Chicaga, opatřený třídílným pásovým podvozkem. Pak navrhl plukovník Crompton několik typů pásových vozidel s použitím podvozku firmy Pedrail z Fulhamu. Pokusy však nebyly stále uspokojivé a tak došlo k objednávce pásového traktoru Creeping Grip — Bullock, opět z Chicaga. Zároveň byl dne 29. 7. 1915 pověřen W. Tritton z Fosterových závodů, aby zlepšený podvozek tohoto traktoru použil pro zkonstruování bojového vozu. Jeho spolupracovníkem se stal tehdejší poručík námořního letectva Wilson. V poměrně krátkém čase dokázali postavit první použitelný prototyp opancéřovaného pásového vozu, nazvaný Little Willie (prý přezdívka syna německého císaře Viléma anglickými vojáky). Byla to v podstatě jakási ležatá skříň, snýtovaná z kotlového plechu a posazená na Bullockovy pásy. Nahoru byla posazena pevná věž s výzbrojí, ale ta byla brzo opět odejmuta. K řízení vozidla byla na záď přidána dvě ocelová řídící kola o průměru 1,27 m, převzata později i tankem MARK I, právě tak jako motor a převodová skříň.

Motor, šestiválcový, řadový Daimler o síle 105 HP (77 kW) při 1 000 obr. v minutě byl umístěn vzadu a síla byla přenášena vpřed do dvoustupňové převodovky Fosterovy konstrukce. Diferenciál ležel těsně za sedadly obsluhy. Z jeho obou os byla dále síla přenášena pomocí řetězů zpět do centrální rozvodné skříně a odtud opět řetězy na zadní hnací kola. Vozidlo obsluhovali dva muži, sedící na společné lavici. Na pravém boku sedící muž pomocí pedálů a řadící páky zajišťoval chod motoru. Navíc mohl volantem spojeným lany se zadními koly řídit malé výchylky směru jízdy. K projíždění ostrých zatáček musel vlevo sedící muž používat dvou pásových brzd, působících na oba hřídele diferenciálu. Tím pak došlo k brždění levého či pravého pásu.

Při prvních zkouškách vozidla se přišlo na několik závad, z nichž nejhorší byla snaha pásů sjíždět ze svých vodítek. Byly proto překonstruovány tak, že mezičlánky musely běžet ve vedoucí liště a navíc byl podvozek opatřen odpérovanými kladkami, které vyrovnávaly postranní síly. Konečné zkoušky vozu v prosinci roku 1915 byly již úspěšné, ale k sériové výrobě nedošlo. Mezitím totiž zkonstruoval poručík Wilson nový typ tanku, jehož první jízdy proběhly 16. ledna 1916. Prototyp byl nazván „Wilsonův stroj". Spíše však byl znám pod pojmenováním „Big Willie". Vnější obrys vozu byl zcela jiný — jeho kosočtverečná korba vzešla z požadavků anglického ministerstva války. Nový tank měl mít schopnost překonat zákop široký 2,44 metru a překážku vysokou 1,37 m. Výsledky zkoušek překonaly všechna očekávání, a proto došlo k objednávce na stavbu padesáti prvních, sériových kusů u Fostera v Lincolnu a u firmy Metropolitain Carriage, Wagon and Finance Comp.

Pro tento nový typ válečné techniky pak byla v květnu roku 1916 ustavena speciální jednotka, nazvaná z bezpečnostních důvodů jako „Heavy Section, Machine Gun Corps". Jejím velitelem se stal plukovník Swinton, jeden z prvních průkopníků tanku.

Nyní se věnujme poněkud podrobněji tomuto prvnímu, vlastně již velmi úspěšnému bojovému vozidlu anglické výroby, označenému po zavedení výroby jako MARK I. Jeho vana, sestavená snýtováním ocelových desek, byla v podstatě převzata z vozu Little Willy, ne však již vedení a umístění pásů. Ty na obou stranách obíhaly celou vanu, čímž tank nabyl schopnosti přelézat překážky téměř 1,5 m vysoké. Motor i Fosterova převodovka odpovídaly předchozímu typu. Jiné však bylo umístění motoru — ležel vpředu a síla byla přenášena dozadu do dvoustupňové převodovky přes hlavní a další koženou spojku. Síla z převodovky dále působila na velké šnekové vyrovnávací soukolí (diferenciál) s možností uzávěru. Z diferenciálu vybíhající polohřídele nesly na svých koncích ozubená kola, zasahující do pevných ozubených kol přímého, konečného náhonu. Byla tedy sekundárním zasouvacím převodem, pro jehož obsluhu byla u prvních typů MARK nutná spolupráce dalších dvou mužů. Jedině správnou obsluhou těchto převodů mohlo být docíleno projíždění ostrých zatáček. Kromě vypnutí pásů bylo nutno je také brzdit pomocí pásových brzd. Před projetím větší zatáčky musel tedy velitel tanku — zároveň ve funkci



Britský tank zničený v bitvě u Cambrai.
Knocked out British tank at Cambrai.

prvního řidiče, dát znamení mužům u podružných převodů k vypnutí příslušného pásu a ten pak sám ještě brzdil. Navíc musel být uzavřen diferenciál (ten při řízení tanku koly vyrovnával nestejnou rychlost pásů) a ruční klikou vyzdvižena vodicí kola. Ta byla součástí i dalších zlepšených verzí, typů MARK II a MARK III. Avšak účinnost kol v bojovém nasazení byla mizivá, a proto se od nich upustilo.

Pásy probíhaly kolem celé vany přes zadní hnací kola, vodicí kolo vpředu a malé spodní (dvojité) nosné a vodicí kladky střídavě uspořádané. Vodicích kladek bylo 11, nosných 15 kusů. Hlavní vodicí kola vpředu byla zakryta pancířem a opatřena napínacími (posuvnými) ložisky.

Pohyblivost prvních typů tanku MARK (I—III) byla však stále nedostatečná. Jsou proto zkoušeny návrhy Daimlerovy, Westinghouseovy a Wilkinsonovy, spočívající v použití elektrické energie, dodávané do dvou samostatných elektromotorů, pohánějících příslušné pásy. Ale ani zde nebylo dosaženo uspokojivých výsledků. Problém je vyřešen až u typu MARK V, kde byl použit Wilsonův planetový převod.

Vzhledem k celkové konstrukci tanku, kde pásy obíhaly kolem celého obrysu vozu, muselo být upuštěno od ústřední věže. Byly tedy použity postranní výklenky se šestiliberními děly (ráže 57 mm) — vliv lodních konstruktérů je zde patrný. Při dopravě tanků MARK po železnici mohly být tyto výklenky zcela demontovány nebo sklopeny do vany (počínaje typem IV). Ve výzbroji u typu MARK I. byly dále čtyři kulomety. Jeden umístěný vedle průzoru pro řidiče, dva za děly ve výklencích a čtvrtý střílel směrem vzad. Již v průběhu vývoje tohoto tanku bylo upozorňováno na problematiku obrany vozu při útoku větších mas pěchoty. Proto polovina produkce MARK byla stavěna jako tzv. ženský tank ozbrojený místo děly pouze kulomety. Tanky s děly byl nazývány „mužskými" a vážily o 1 tunu více.

Obě již jmenované firmy, Foster a Metropolitain postavily celkem 150 kusů typu MARK I a 49 z nich bylo použito v bitvě u Flers. Zde je též nutno poukázat na podmínky, ve kterých pracovali první angličtí tankisté. Velitel tanku a řidič seděli nahoře, ve výstupku přídě, tedy v místě s nejvyšší teplotou. Jejich výhled byl silně omezen vpřed vyčnívajícími boky vozidla. Další dva muži seděli u podružných pásových převodů, ne právě tichých. Obsluha děl klečela ve výklencích a jen nouzově měla k dispozici malá sedátka. Uprostřed celého monstra hřměl šestiválcový motor, u prvních typů MARK I postrádající tlumič výfuku. Navíc kolem celého tanku obíhaly nemožně hřmotící ocelové pásy. Dorozumívání uvnitř vozu bylo možno jen pohybem ruky.

Celé toto líčení technického vývoje prvních tanků by bylo neúplné, pokud bychom dále neuvedli i historii jejich prvního bojového nasazení. S tou se velmi dobře můžeme seznámit v práci G. von Zezschwitze, pojednávající o tankovém boji (Der Panzerkampf, Berlin 1938). Kniha vyšla jako třetí svazek Heiglovy příručky (Taschenbuch der Tanks), která se však běžně v našich knihovnách nenalézá, a proto alespoň tímto způsobem se mohou čtenáři HPM k celé uvedené problematice bez obtíží dostat.

Jak již bylo uvedeno, křest ohněm anglických tanků proběhl dne 15. 9. 1916. To již skončil druhý rok zatím nejkrvavější války dějin, první světové války, jejímž hlavním dějištěm stále zůstává západní fronta. Boje zde probíhající od srpna 1914 mezi francouzsko-anglickou a německou armádou postupně přešly v průběhu roku 1915 v zákopovou válku, nepřinášející téměř naději na příznivý zvrat válečných událostí pro stranu Dohody. V prosinci téhož roku přijal francouzský generální štáb plán k uskutečnění současně vedených akcí na celé frontě, ale za složité situace: obě bojující strany jsou v rovnováze, mají přibližně po šesti miliónech mužů. Němci se rozhodli předejít spojeneckému útoku a zahajují boje v prostoru pevnosti Verdun. Toto místo nezvolili jen z důvodů ryze vojenských, ale i citových. Hlavní velitel francouzského vojska (od r. 1917), maršál Pétain, to vysvětluje ve „své monografii, popisující průběh bojů o Verdun, když uvádí, že Verdun není jen velkou pevností na východě, která má uzavřít cestu vpádu, nýbrž je také morální výspou celé Francie." Pevnost a její okolí se pak skutečně stává téměř po celý rok 1916 jevištěm hrozného souboje mezi oběma hlavními protivníky a úmysl Němců získat zde rozhodnutí války ve svůj prospěch nakonec ztroskotává. A právě v jedné z vrcholných fází tohoto střetu, známého pod názvem „1. bitva na Sommě", se objevuje na válečném poli nový bojový prostředek — tank.

Rozhodující ofenzíva Spojenců jako začátek operací, které by odlehčily verdunské frontě a v konečné fázi přinesly rozhodující obrat ve válce, byla zahájena 1. července 1917 po šestidenní dělostřelecké přípravě. Na obou stranách řeky Sommy nastoupila 6. francouzská a 4. anglická armáda k průlomové operaci, jejíž výsledek však nesplnil očekávání. Do začátku září bylo totiž jižně od Sommy získáno jen 8 km a severně dokonce jen 6 km území. K oživení a urychlení ofenzívy bylo proto rozhodnuto co nejdříve nasadit tanky.

Zajímavosti o firmě Bílek Hobby Kits



Jednou z prvních firem, které se na československý trh zdařilo dodat zahraniční plastikové modely, byla firma Bílek E.I., která i v dalších letech dovážela a dováží, především kity výrobců Italeri a Dragon, do podvědomí se však v poslední době dostaly i kity letadel v měřítku 1:72, rovněž s označením Bílek. Jde o domácí produkt, výlisky pocházejí z forem zahraničních firem, domácí je obal, návod a v některých případech obtisky. Na další perspektivy a připravovaný výrobní program jsme se zeptali majitele firmy, pana Václava Bílka. „Když jsme v průběhu roku 1992 přemýšleli, jakou aktivitu ve vztahu k českému modeláři prezentovat, bylo jasné, že musíme skloubit dvě hodnoty, které náš modelář uvítá s povděkem, vysokou kvalitu a nízkou cenu. V relativně krátkém čase, který jsme si pro předvedení prvních novinek s logem Bílek vytkli, jsme navíc využili přátelských obchodních vztahů s několika firmami, v oboru majících své pevné místo, a přesvědčili je, že jejich forem lze využít ještě jiným způsobem. To byl tedy první krok, po němž následovala akce, o jejíž úspěšnosti vzhledem k termínu bylo možno pochybovat, která vedla k tomu, že se pan Zbyněk Válka uvolil do šesti týdnů vytvořit grafické předlohy našich přebalů, jejichž forma je dnes typická pro firmu Bílek. Pan Válka skutečně slib dodržel a ve stanoveném termínu vše splnil. S dalším mužem, šéfem Propagteamu panem Víťou Klímkem, je spolupráce stejně pružná, jako s panem Válkou. I on v doslova šibeničním termínu se svými kolegy splnil co slíbil (myslím, že perfektně), ve vztahu k obtiskovým aršíkům pro naše vybrané typy. V neposlední řadě bych chtěl poděkovat panu Václavu Janovskému z vaší redakce, který pomáhal koordinovat tisk přebalů a shánět potřebné podklady pro přípravu stavebnic. Tak se nám tedy podařilo uskutečnit vytčený úkol, v průběhu tří měsíců jsme představili na předvánočním trhu prvních dvanáct novinek a nastoupili tak cestu, v níž bychom rádi i nadále pokračovali. Pochopitelně i dále budeme na náš trh dovážet sortiment firem Italeri a Dragon, k nimž přibyl nový výrobce Kirin. Na trh budeme během roku dodávat samozřejmě všechny novinky, těmito výrobci prezentované.

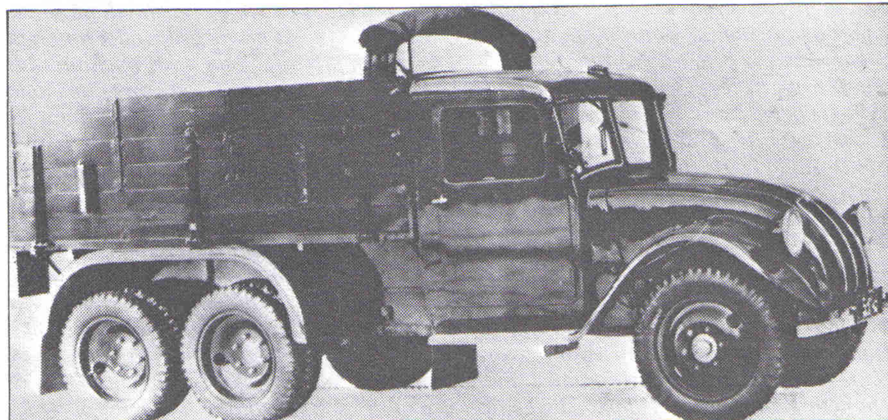
V naší prodejně na Koněvově ulici v Praze 3 bude ovšem k dostání i výběr ze sortimentu ostatních světových a našich firem, tak jak tomu bylo doposud.

Závěrem bych chtěl touto cestou poděkovat všem příznivcům naší firmy a popřát jim mnoho úspěchů v práci i osobním životě.

Historie vládního vojska

Jaroslav Hrách

Dosavadní hodnocení vládního vojska bylo značně rozporuplné. Představovalo celou škálu hodnotících soudů od krajně negativních, obviňujících jej jako jednu z institucí vytvořených okupanty po 15. březnu 1939 z kolaborace, až po hodnocení vysloveně pozitivní jako revoluční odbojové organizace. Tato různorodost hodnocení vládního vojska byla způsobena nejen osobními a politickými postoji autorů hodnotících soudů, ale především absencí ucelené a skutečně objektivní historické studie. K objektivnímu zhodnocení vládního vojska pochopitelně nepřispěla ani snaha v posledních více jak čtyřiceti letech, s výjimkou krátkého poválečného období a období konce 60. let, nešířit se příliš o této „ožehavé" problematice ani v tisku, ani v odborných kruzích. A tak teprve nyní v souvislosti s celospolečenskými změnami se vytvořil dostatečný prostor pro objektivní zhodnocení tohoto jednoho z „bílých míst" naší národní historie, které si však vyžádá ještě další dlouhodobý a ucelený výzkum.



Tatra

Součástí nacistické politiky bezprostředně po okupaci okleštěného zbytku republiky byla také likvidace Československé armády. Již v Hitlerově výnosu o zřízení protektorátu z 16. března 1939 bylo popřeno mimo jiné jedno ze základních práv jakéhokoli autonomního státního útvaru, tj. právo na vlastní armádu. Hitlerův výnos sice připouštěl, že „pro udržení vnitřní bezpečnosti a pořádku může protektorát zřídit vlastní svazky", ovšem o jejich zřízení, organizaci, početních stavech a vyzbrojení nerozhodoval ani státní prezident, ani protektorátní vláda, nýbrž Hitler a jeho kamarila.

Zřízením vládního vojska sledovali nacisté především politické cíle. Vytvoření této instituce mělo zakrýt skutečné postavení českých zemí vůči Říši a vyvolat tak u široké veřejnosti zdání autonomie protektorátu i z vojenského hlediska. Zároveň tím mělo dojít k vytvoření předpokladů pro sociální zabezpečení části likvidované Čs. armády, a tím k otupení ostří nespokojenosti části velitelského sboru bývalé armády s touto sociální a politickou korupcí znemožnit nebo alespoň zeslabit jeho zapojení do domácího či zahraničního hnutí odporu.

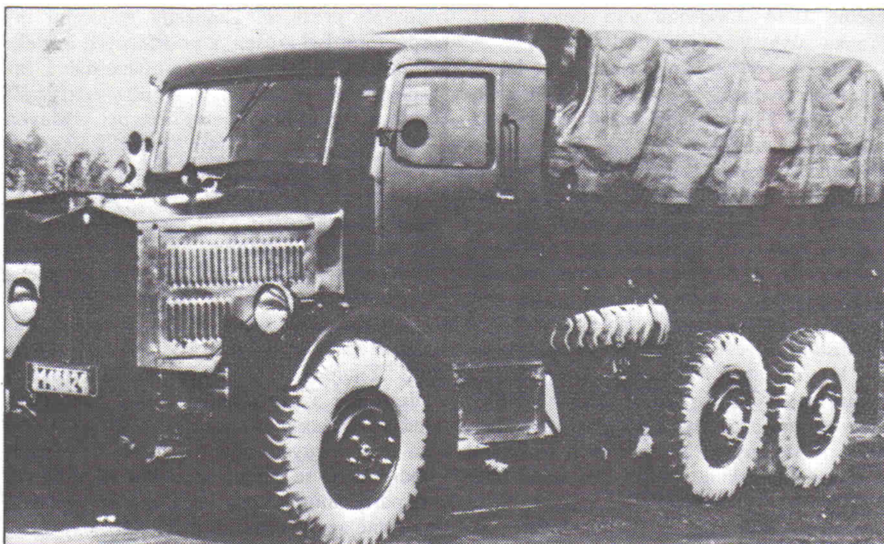
K samostatnému zřízení vládního vojska

došlo na základě výnosu protektorátní vlády z 25. července 1939, v němž byly úkoly vládního vojska v podstatě formulovány tak, jak stanovily říšské úřady, tj. „spolupůsobiti při udržování vnitřní bezpečnosti, počítajíc v to i použití k pomocným službám, zejména při pohromách ohrožujících život a majetek". Protektorátní vláda se také plně podřídila požadavkům okupantů, aby nové vojsko mělo místo původně slíbených 8 000 pouze 7 000 mužů, převedných ministerstvem národní obrany v likvidaci z bývalé armády. Přesto, že převedení se mělo uskutečnit výhradně jen na základě dobrovolné přihlášky, ministerstvo převedlo do vojska 400 důstojníků všech druhů zbraní a služeb, 2 935 rotmistrů různých stavovských skupin, 2 515 délesloužících poddůstojníků, část absolventů a frekventantů vojenské hudební školy a několik bývalých četníků pouze na základě vládního nařízení bez dobrovolné přihlášky. Teprve až v letech 1940—1943 při pravidelném doplňování vojska lze hovořit o nesporně dobrovolném vstupu do vojska. Zároveň si je však třeba uvědomit, že i k převedení do vojska na základě vládního nařízení byl určitý stupeň dobrovolnosti nutný a motivy vstupu byly individuálně různé — od protektorátního aktivismu, politické netečnosti a osobní zištnosti až po snahy o protiněmecký odpor. Jedním z motivů byly na počátku okupace také plané naděje, že se jedná o krátkodobé provizorium, které bylo vnucené a že osvobození republiky a znovuvybudování Čs. armády je otázkou jen více či méně krátké doby. Vládní vojsko proto mělo v sobě zahrnout složky všech druhů zbraní a služeb bývalé armády a takto uchované a vycvičené kádry se měly stát základem po německé porážce urychleně budované branné moci. Zárukou pro to snad měl být i značný počet bývalých legionářů (70 důstojníků a 629 rotmistrů) v rodícím se vojsku.

Základní organizační strukturu vládního vojska tvořil do května 1944 generální inspektorát v čele s generálem Jaroslavem Emingerem a jeho dvěma zástupci — gen. Fr. Marvanem a gen. M. Fassatim jako nejvyšší řídící a velící orgán vojska; tři podřízené inspektoráty se sídlem v Praze, Hradci Králové a Brně jako vyšší vojenská velitelství a 12 praporů dislokovaných v Čechách a na Moravě jako samostatné vojskové a hospodářské jednotky, skládající se ze 4 rot po 3 četách.

Příslušníci vládního vojska byli od samého počátku rozděleni do kategorií: 1) důstojníci, 2) mužstvo, které tvořili strážmistři, poddůstojníci a střelci; 3) vojenští úředníci, což byli důstojníci týlových služeb 4) občanští zaměstnanci. Důstojníci a mužstvo představovali tzv. vojenské osoby v celkovém počtu maximálně do 7 000. Koncem roku 1939 byla celková naplněnost vládního vojska 203 vojenských úředníků a 6 342 vojenských osob, z nichž bylo 206 důstojníků, omezené doplňování novými vojáky bylo prováděno pravidelně vždy k 1. říjnu, a to pouze v letech 1940—1943, neboť od roku 1944 již platil německý zákaz přijímání nových osob.

Ze strany okupantů nebylo nikdy vládní vojsko považováno za rovnocenného partnera wehrmachtu nebo jeho plnohodnotnou



Praga typ RV.



Praga N 3,5 t.

složku. Bylo považováno pouze za „doprovod německé branné moci". Tomu odpovídalo jeho podřízení wehrmachtu, vyzbrojení příslušníků pouze lehkými zbraněmi a omezené „vnitřní" úkoly, které plnili vládní vojáci ve prospěch okupační vojenské moci a jež spočívaly v asanačních a stavebních pracích, v úpravách komunikací a od ledna 1940 především v železniční strážní službě. Vedle toho pražský prapor plnil funkci čestné jednotky protektorátního prezidenta.

Již od samého vzniku vládního vojska se z něho snažily nacistické orgány vytvořit povolný nástroj své okupační politiky. K tomu mělo sloužit nejen neustálé vyhrožování likvidací vojska, ale i zásady do obsazování velitelských funkcí, vyzdvihováním těch příslušníků, u nichž nacisté předpokládali, že budou s nimi spolupracovat, penzionování a suspendování okupantům nepohodlných příslušníků (např. v letech 1942—1943 bývalých legionářů), snahy o získání konfidentů a dosazování kolaborantů do jednotek, postavení příslušníků pod německé vojenské soudy, vykonání slibu věrnosti A. Hitlerovi a v neposlední řadě i pokusy o zavádění výchovy v duchu loajálnosti, přátelství a úcty ke všemu německému. Rozptýlením jednotek do širokého protektorátního prostoru, zajišťovaného wehrmachtem, nízkými početními stavy jednotlivých stupňů velení i praporů a postavením výkonu železniční strážní služby pod přímý dohled wehrmachtu se snažily okupační orgány dostat vládní vojsko pod svou kontrolu. Že se jim to v plné míře nepodařilo, o tom svědčí i ta skutečnost, že přes tvrdé postihy se našli jednotlivci, kteří se vzepřeli službě Říši a navázali, nebo se pokusili navázat kontakt s odbojovým hnutím (např. pplk. Váňa, pplk. Kazda, plk. Long aj.). Také plnění stanovených úkolů neprobíhalo obzvláště od počátku roku 1943 ke spokojenosti okupantů a nedůvěra říšských orgánů k vládnímu vojsku se prohlubovala.

Vnitřní rozklad vládního vojska a vzrůstající obavy z jeho možného převedení do ilegality a použití v povstání, potvrzené v roce 1944 odhalením plánu náčelníka štábu I. inspektorátu plk. Langa, změny na frontách a zhoršující se politická situace v protektorátu nastolovaly stále naléhavěji otázku další existence a činnost vládního vojska. Proto okupační úřady již od roku 1943 začaly uvažovat o odsunu vládního vojska z území protektorátu. Po zvážení různých variant (např. Rakousko, Durynsko apod.) rozhodlo německé velení na počátku

května 1944 o odsunu této slovy K. H. Franka „dýky v zádech“ do Itálie.

Ještě před samotným odsunem, ke kterému došlo ve dnech 23. až 29. 5. 1944 a který se týkal 215 důstojníků a 4 763 poddůstojníků a mužstva, došlo k reorganizaci vládního vojska. Byl vytvořen tzv. Zasazený generální inspektorát v čele s gen. Fr. Marvanem a tři tzv. Zasazené inspektoráty. Vládní vojsko bylo vyňato z podřízenosti wehrmachtu a přepodřízeno velitelství zbraní SS a policie v Itálii. Jedenáct odsunutých praporů (pražský zůstal v protektorátu) bylo rozmístěno v severní Itálii v oblasti dlouhé 500 km od alpských údolí Aosty a Susy v blízkosti švýcarských a francouzských hranic v pásmu přes Turín, oblast jezera Maggiore a Verony až po Florencii a Rimini u břehů Jaderského moře, kde měly plnit pod kontrolou německých policejních sil omezené úkoly ochrany železničních a jiných důležitých objektů proti útokům italských partyzánů.

Umístění vládního vojska v severní Itálii se uskutečnilo právě v době, kdy italské hnutí odporu vstupovalo do nové fáze svého vývoje, pro kterou bylo charakteristické prudké zintenzívnění partyzánské války. Vliv italské rezistence na příslušníky vládního vojska byl natolik silný, že ještě více prohloubil vnitřní rozpory a podstatně urychlil rozklad vojska, kde se začaly diferencovat radikální skupiny, které byly pro okamžitou protiněmeckou akci, od skupin, které doposud váhaly nebo zachovávaly loajálnost. Od samého zasazení vojska v Itálii docházelo k navazování kontaktů s italskými antifašisty a vzrůstaly nálady na zběhnutí, které vrcholily, i přes nacistické hrozby přísných trestů včetně pronásledování rodinných příslušníků, dezercí nejprve jednotlivců a později i celých skupin vojáků. Do 25. srpna 1944, tedy během necelých tří měsíců, přeběhlo k italským a jugoslávským partyzánům 687 vojáků. Největší počty dezertérů měly prapory umístěné v hornaté severozápadní části Itálie.

Postup spojeneckých vojsk na sever od Říma a ostatní události na evropských frontách v létě 1944 byly mohutným impulsem také pro české občany žijící v severní Itálii, kteří vytvořili Český národní výbor v Miláně. Tento výbor navázal přes Ženevu do Londýna spojení s čs. zahraniční vládou a v duchu jejího programu a požadavků navázal těsné kontakty s příslušníky vládního vojska s cílem převést a zapojit vládní vojsko jako organickou součást do čs. zahraniční armády. Realizovat tento plán, který byl ve stadiu organizačních příprav, se však již nepodařilo.

Německé velení mezitím sledovalo rychlý rozpad vládního vojska se znepokojením a urychleně připravilo celou řadu protiopatření. Vedle zpřísnění trestů a pronásledování rodinných příslušníků zběhů přistoupilo v průběhu srpna k přemístění jednotek z partyzánských oblastí Piemontu do rovinatých oblastí. Přes toto opatření rozklad vládního vojska a zběhnutí pokračovaly, a proto nacistické velení rozhodlo odzbrojit vládní vojsko. 26. září 1944 byly nejprve prapory soustředěny do prostoru Padovy, Brescie, Milána a Pavie, kde bylo celé vládní vojsko 4. října odzbrojeno a přesunuto do nových prostorů. Zasazený generální inspektorát byl zrušen, z podřízených inspektorátů byl v Itálii ponechán pouze štáb 1. inspektorátu, který byl přeměněn v Nejvyšší zasazený štáb a do jeho čela byl postaven nejprve generál K. Pražák a od 21. února 1945 generál L. Vítěz. Část důstojníků ze zrušených inspektorátů byla odsunuta do Prahy, ostatní byli převedeni k praporům, se kterými byli přesunuti a přiděleni k ženijním pracím při budování obranných objektů převážně podél Pádu a Adiže.

Odzbrojení a odsun vládního vojska znamenal fakticky jeho konec jako ozbrojené síly. Znamenal také konec nadějím na jeho převedení a zapojení do československého zahraničního vojska jako celku. Hlavní masa odzbrojených vojáků, přesto, že někteří jednotlivci se znovu pokusili o zběhnutí k partyzánům, však vyčkávala v podstatě pasívně až do konce dubna 1945, kdy došlo k osvobození severní Itálie. Aktivních bojů proti Němcům a italským fašistům se zúčastnila pouze ta část bývalých vládních vojáků, kteří působili v partyzánských jednotkách, a ti, kterým se za pomoci italského hnutí odporu podařilo přejít z partyzánských oblastí přes švýcarské hranice. Ve Švýcarsku byli nejprve internováni v táboře Wittenbach u sv. Havla, kde si podali přihlášky ke vstupu do čs. zahraniční armády. Na jejich základě a po patřičném prověření bylo 301 bývalých vládních vojáků transportováno přes Ženevu a Marseille do Velké Británie, kde byli dnem 3. prosince 1944 přijati u náhradního tělesa Čs. samostatné obrněné brigády. Po znovuprověření byli někteří z nich přiděleni k jednotkám čs. i britského letectva (asi 20 mužů) a zbytek byl odeslán k Čs. samostatné obrněné brigádě, v jejímž rámci se zúčastnili bojů o Dunkerque. Bojů o Dunkerque se zúčastnila také druhá skupina bývalých vládních vojáků (7 mužů), která byla ze Švýcarska odeslána spolu s čs. dobrovolníky přes Lyon a Paříž koncem roku 1944.

Ještě těsně před ukončením válečných operací v Itálii (2. května 1945) přešla větší část příslušníků vládního vojska ke spojeneckým vojskům. Koncem května byly všechny prapory vládního vojska soustředěny na sever od Verony, kde byla vytvořena tzv. 1. čs. brigáda v Itálii pod vedením plukovníka R. Moskorze, která byla v létě 1945 odsunuta do Československa a demobilizována. Tato brigáda byla ze strany Spojenců od samého počátku považována jen za „Surrendered Forces“ (vojska, která se vzdala), nikoli však za část československé zahraniční armády. Také ze strany ministerstva národní obrany nebyl přiznán brigádě charakter československé zahraniční jednotky.

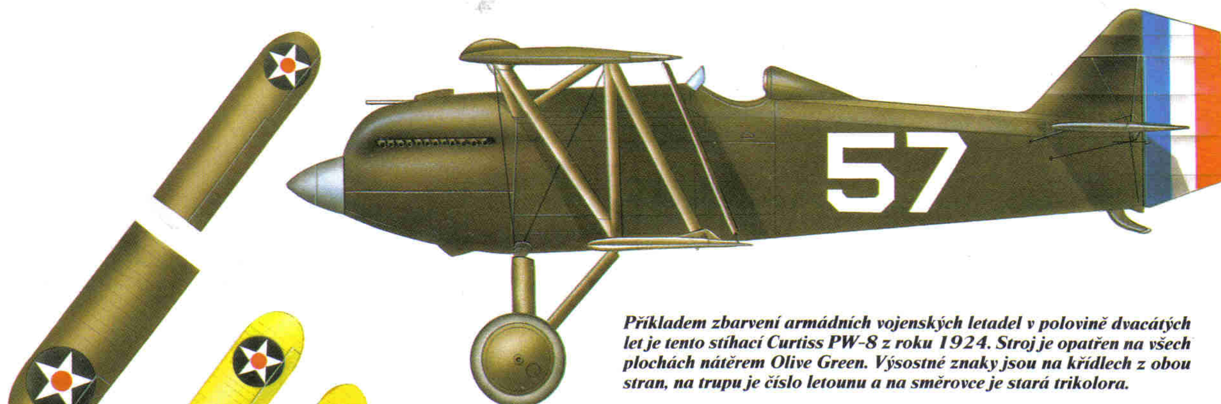
Zatímco v květnu 1944 byla převážná část vládního vojska odsunuta do Itálie, v protektorátu zůstal pouze 1. prapor a několik menších pracovních jednotek rozmístěných po celém území okupovaných Čech a Moravy. Pouze nepatrná část příslušníků těchto jednotek se aktivně zapojila do odboje a navázala kontakt s různými ilegálními skupinami. Naprostá většina vojáků se však do odboje nezapojila a pasívně očekávala osvobození. Po vypuknutí pražského povstání se také příslušníci vládního vojska zapojili do bojů proti okupantům. Bojovali buď jako jednotlivci, nebo jako celé organizované skupiny především ve středu a v jihozápadní části města. Nejvýznamnější boje svedli o rozhlas, na Staroměstském náměstí a o nádraží v Dejvicích. Významnou úlohu během povstání sehrály také zdravotnické složky vládního vojska.

Pražským povstáním a demobilizací do republiky odsunutých vládních vojáků fakticky končí činnost vládního vojska. Právně byla jeho existence ukončena vyhláškou ministerstva vnitra ze dne 27. července 1945 č. 30 Sb., kterou nabyl platnosti dnem 5. května 1945 ústavní dekret prezidenta republiky ze dne 3. srpna 1944 o obnově právního pořádku před dnem 29. září 1938. Likvidací bývalého vládního vojska po všech stránkách bylo pověřeno ministerstvo národní obrany.

Bezprostředně po ukončení války v Evropě, ještě za pobytu vojska v Itálii, byl zahájen proces prověřování a očisty příslušníků vládního vojska, který pokračoval i po jejich návratu do vlasti. Tento proces probíhal, jak zdůraznil ve své zprávě tehdejší náčelník OBZ plk. B. Reicin, daleko přísněji než u jiných kategorií obyvatel a naprostá většina bývalých vládních vojáků jím prošla se ctí a mohla být přijata do nově se rodící armády. Přesto se však na bývalé vládní vojáky, obzvláště po roce 1948, hledělo jako na kompromitované důstojníky s kádrovými závadami a byly proti nim uplatňovány různé administrativní zásady, např. kádrová diskriminace jak v povyšování a školení, tak i při vyzdvihování ve funkcích. Tato diskriminace v armádě vyvrcholila po usnesení politického byra ÚV KSČ ze dne 11. 7. 1957, kdy většina vládních vojáků, s výjimkou těch, kteří včas vstoupili do KSČ, musela postupně armádu opustit. A tak zatímco v roce 1951 vykonávalo službu v ČSLA celkem 3 693 bývalých vládních vojáků, v roce 1956 ještě 2 370, pak v roce 1969 již jen 561.

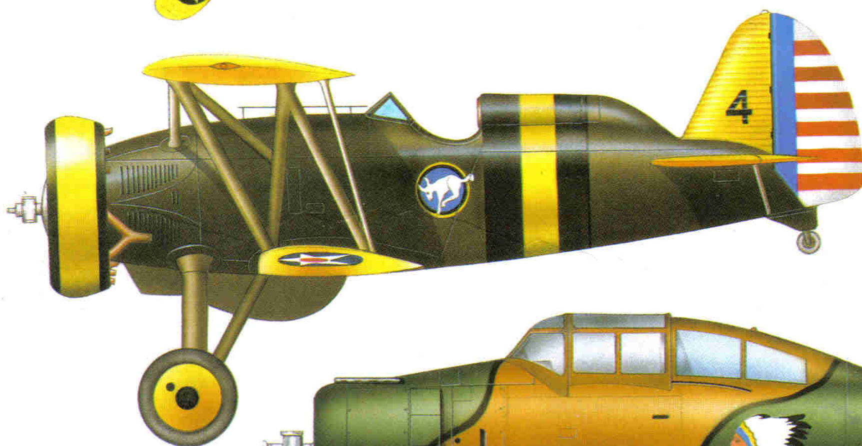
Vládní vojsko vzniklo jako nástroj okupantů, mělo napomáhat k udržování vnitřního pořádku a spolupůsobit při tlaku na veřejné mínění českého národa směrem ke sblížení s okupantem. Také působení vládního vojska v Itálii bylo zaměřeno ve prospěch nacistického Německa. Vládní vojsko nebylo výrazem národní vůle, suverenity a rovnoprávnosti, ale symbolem národního ponížení, zneužití a slabosti. Jako celek bylo symptomem usmíření s daným stavem, symptomem kolaborace háchovského směru. Přesto se mezi jeho příslušníky našla, vedle vyslovených kolaborantů a zrádců národa, celá řada skutečných vlastenců, ochotných položit život v boji proti okupantům, kteří však byli po celý další život vystaveni diskriminaci a systematickému pronásledování. Naposledy v době normalizace, kdy některým bývalým vládním vojákům, bojujícím v řadách Čs. samostatné obrněné brigády bylo odňato osvědčení podle zákona č. 225/1946 Sb.

A tak teprve nyní, po více jak 45 letech, nové společenské poměry, vytvořené po 17. listopadu 1989, umožňují uzavřít tuto součást naší národní historie a objektivně ji zhodnotit. Zároveň tím byl i vytvořen prostor pro spravedlivé zhodnocení každého jednotlivce a pro jeho případnou rehabilitaci.

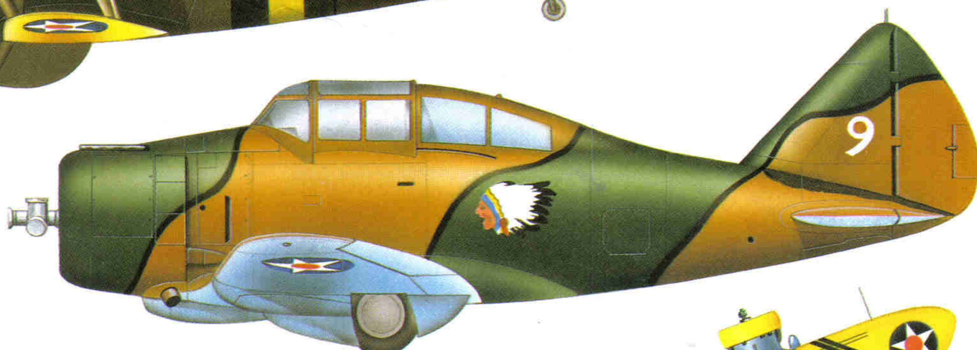


Příkladem zbarvení armádních vojenských letadel v polovině dvacátých let je tento stíhací Curtiss PW-8 z roku 1924. Stroj je opatřen na všech plochách nátěrem Olive Green. Výsostné znaky jsou na křídlech z obou stran, na trupu je číslo letounu a na směrovce je stará trikolora.

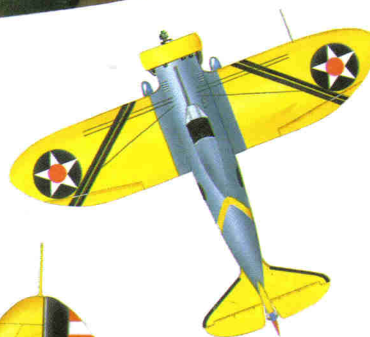
Na přelomu dvacátých a třicátých let byly letouny doplněny žlutě natřenými částmi. Zde je Boeing P.12E, stroj velitele 95th Attack Squadron.





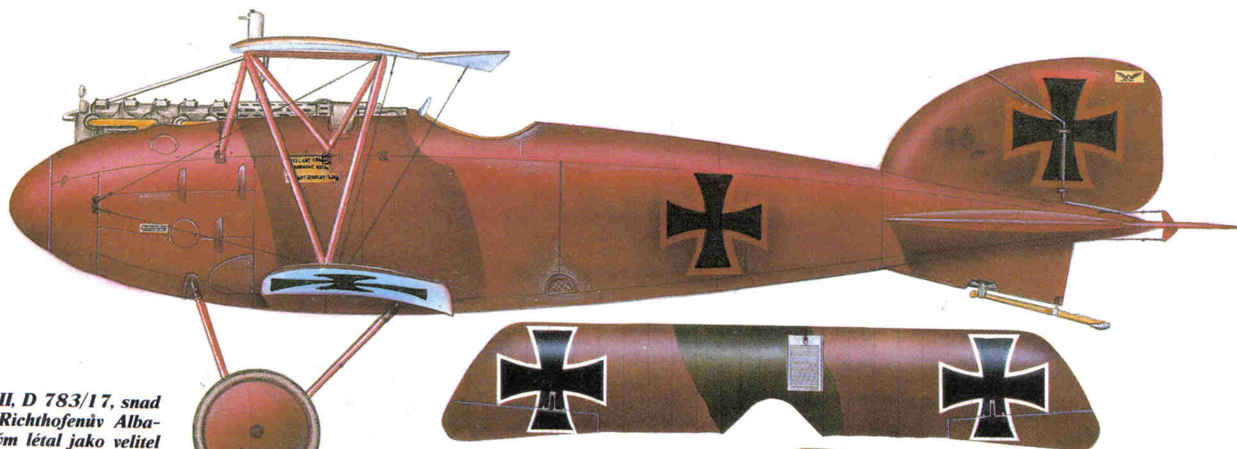


Tento P-35 od 94. stíhací skupiny nosil kamufláž z vodou ředitelných barev Dark Green 30 a Rust Brown (Mauve) 34 na horních plochách po dobu manévrů v roce 1939. Spodní plochy zůstaly nenabarveny.

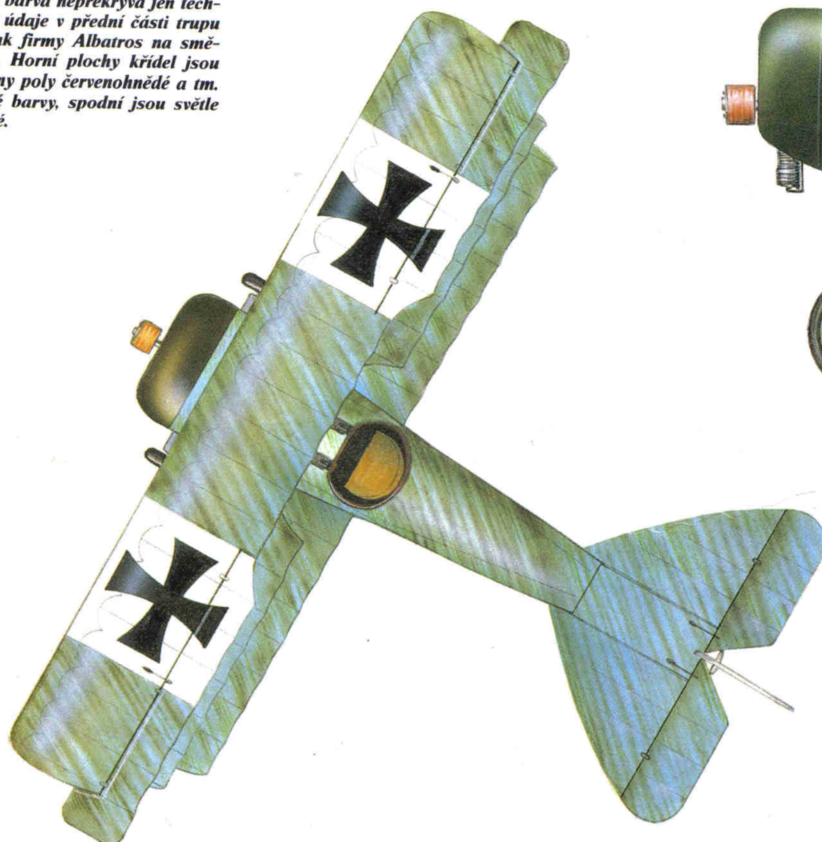


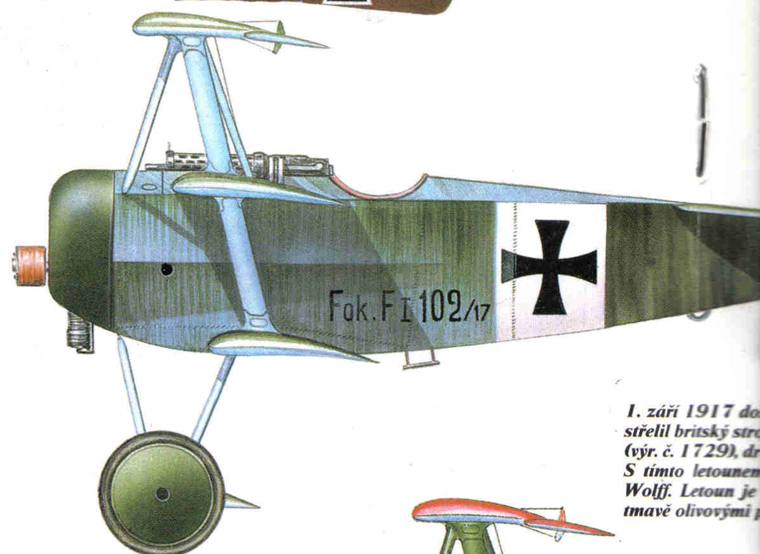


Typickým představitelem modro-žlutého zbarvení byl stíhací Boeing P.26. Tento létal u 19. stíhací skupiny v roce 1939 umístěné na Havajských ostrovech.

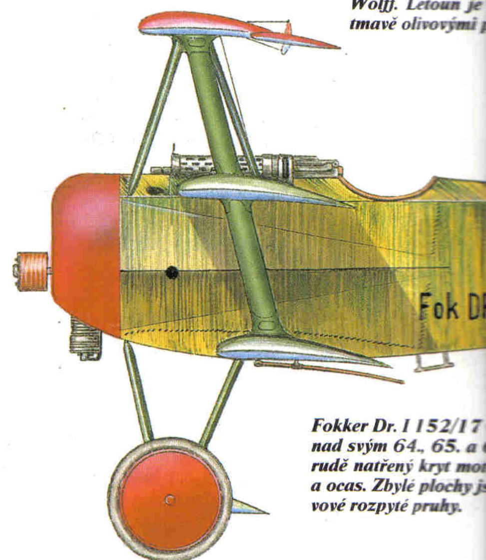


Albatros D III, D 783/17, snad nejslavnější Richthofenův Albatros, se kterým létal jako velitel Jasta 11, a v období leden-červen 1917 na něm sestřelil 36 nepřátelských letounů. Z toho 21 v dubnu (Krvavý duben). Osobní marking letounu tvoří rudě natřený trup, ocas, disky kol a vzpěry, přetřeny jsou i bílé lemy křížů. Rudá barva nepřekrývá jen technické údaje v přední části trupu a znak firmy Albatros na směrovce. Horní plochy křídel jsou natřeny poly červenohnědé a tm. zelené barvy, spodní jsou světle modré.

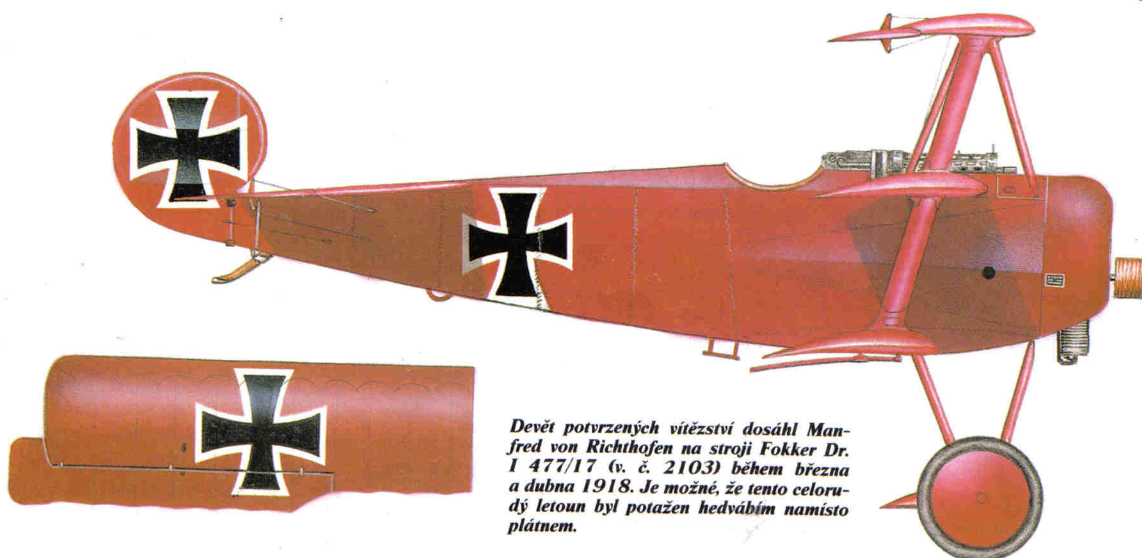




1. září 1917 do
střelil britský str
(výr. č. 1729), dr
S tímto letounem
Wolff. Letoun je
tmavě olivovými p



Fokker Dr. I 152/17
nad svým 64., 65. a
rudě natřený kryt mo
a ocas. Zbylé plochy js
vové rozpyté pruhy.



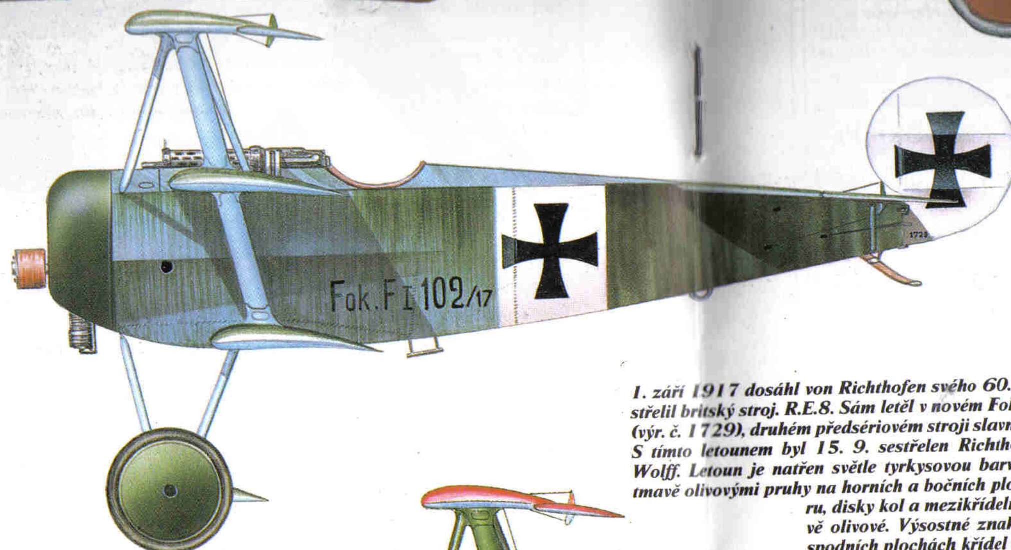
Devět potvrzených vítězství dosáhl Manfred von Richthofen na stroji Fokker Dr. I 477/17 (v. č. 2103) během března a dubna 1918. Je možné, že tento celorudý letoun byl potažen hedvábím namísto plátnem.

Albatros D V, D 209517, se kterým létal velitel JG I (ustavena 22. června 1917) v s
1917. Trup letounu, VOP, disky kol, lemy trupového kříže a vzpěry jsou natřeny rudě, kýl
je v barvě překližky a směrovka je potažena lozengovým plátnem. Vrchní plochy křídel jsou
třeny světle fialovou a tmavě zelenou, spodní plochy křídel mají světle modrý nátěr.

Ač Manfred von Richthofen získal většinu svých vítězství na letounech Albatros, jeho jméno je spjato především s Fokkerovými trojplošníky. Létal ještě na těchto Fokkerech Dr. I:

114/17 — odepsán po nouzovém přistání 30. 10. 1917
127/17 — 71., 74., 76. vítězství, březen—duben 1918
161/17 — použit při návštěvě Jasta 5 v Boistrancourtu březen 1918
525/17 — použit při návštěvě Jasta 5 v Boistrancourtu 17. 3. 1918

Další Richthofenovy Albatrosy viz. HPM 7/92 a 9/92 (Albatros D II a D V).

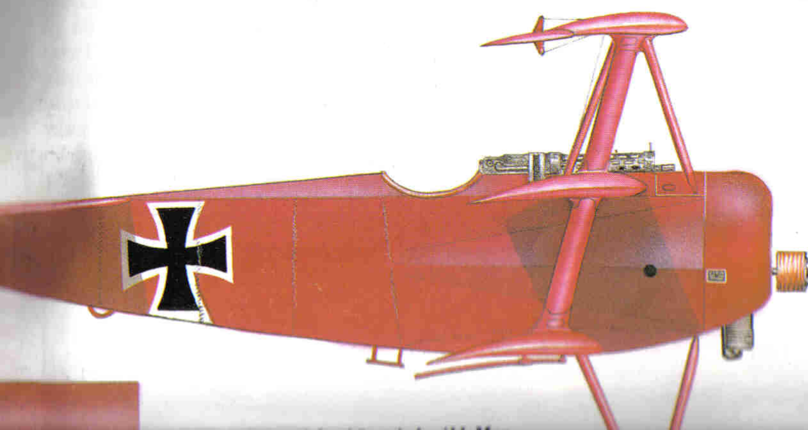


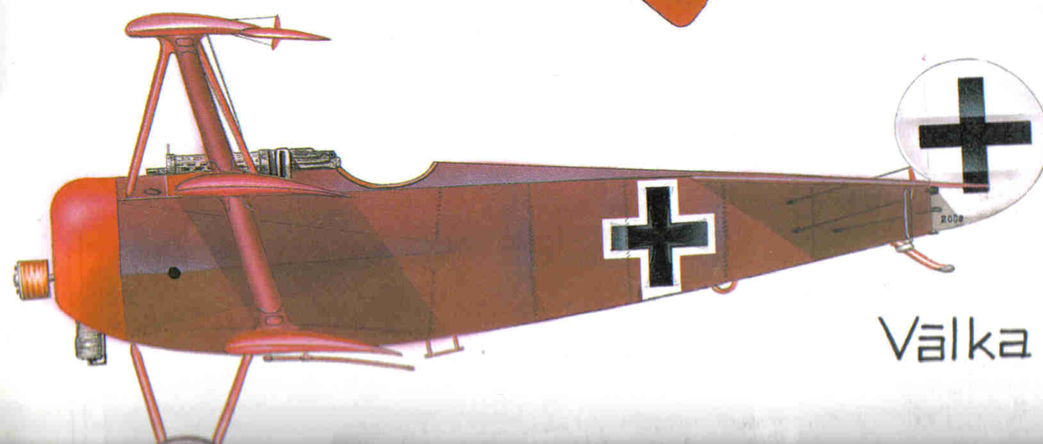
1. září 1917 dosáhl von Richthofen svého 60. vítězství, když sestřelil britský stroj. R.E.8. Sám letěl v novém Fokkeru F. I 102/17 (výr. č. 1729), druhém předsériovém stroji slavného Fokkeru Dr. I. S tímto letounem byl 15. 9. sestřelen Richthofenův přítel Kurt Wolff. Letoun je natřen světle tyrkysovou barvou s „rozmytými" tmavě olivovými pruhy na horních a bočních plochách. Kryt motoru, disky kol a mezikřídelní vzpěry jsou tmavě olivové. Výsostné znaky kromě křížů na spodních plochách křídel (ty jsou namalovány přímo na tyrkysovou) jsou v bílých polích. Stroj se od sériových Dr. I liší na první pohled půdorysným tvarem VOP.



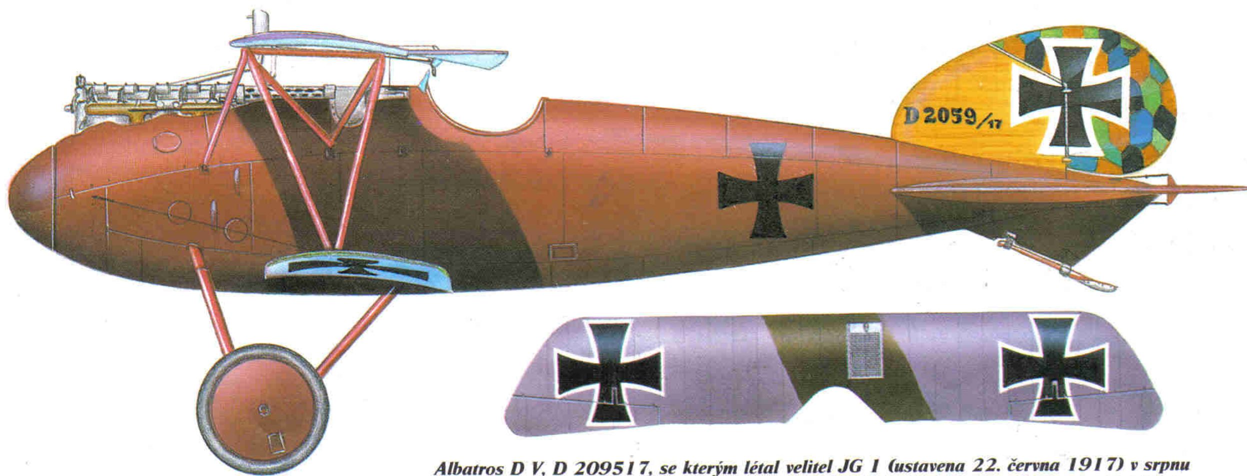
Fokker Dr. I 152/17 (výr. č. 1804), se kterým rudý baron zvítězil nad svým 64., 65. a 66. protivníkem v březnu 1918. Letoun má rudě natřený kryt motoru, horní křídlo zvrchu, vzpěry a disky kol a ocas. Zbylé plochy jsou v barvě materiálu, doplněné o tmavě olivové rozpyté pruhy.







Poslední
(v.č. 2003
sledních v
Camelů 2
nalezl násl
ně rudý, jen
né a směro
lo přetřeno



Albatros D V, D 209517, se kterým létal velitel JG 1 (ustavena 22. června 1917) v srpnu 1917. Trup letounu, VOP, disky kol, lemy trupového kříže a vzpěry jsou natřeny rudě, kýlovka je v barvě překližky a směrovka je potažena lozengovým plátnem. Vrchní plochy křídel jsou natřeny světle fialovou a tmavě zelenou, spodní plochy křídel mají světle modrý nátěr.

Ač Manfred von Richthofen získal většinu svých vítězství na letounech Albatros, jeho jméno je spjato především s Fokkerovými trojplošníky. Létal ještě na těchto Fokkerech Dr. I:

114/17 — odepsán po nouzovém přistání 30. 10. 1917
127/17 — 71., 74., 76. vítězství, březen—duben 1918
161/17 — použit při návštěvě Jasta 5 v Boistrancourtu březen 1918
525/17 — použit při návštěvě Jasta 5 v Boistrancourtu 17. 3. 1918

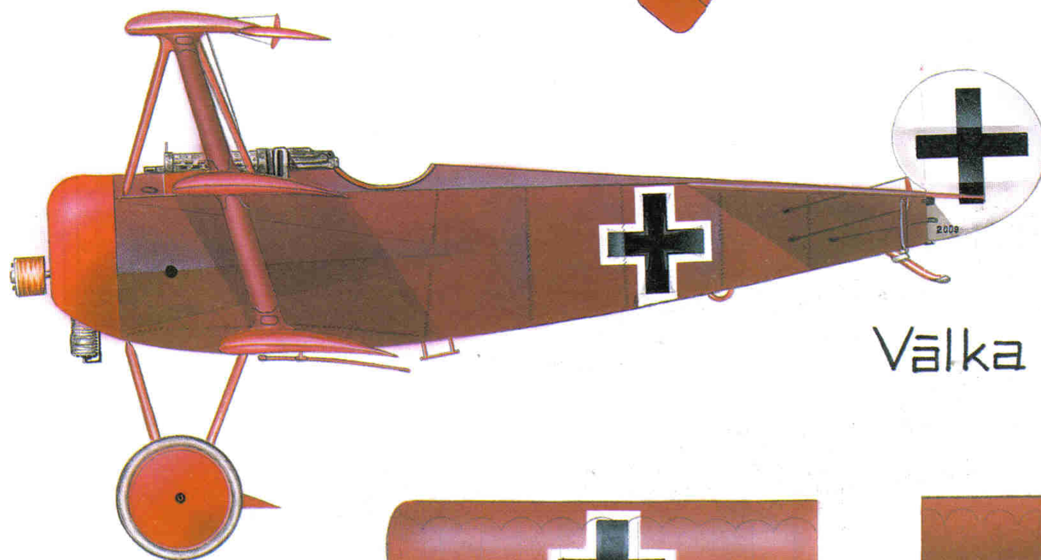
Další Richthofenovy Albatrosy viz. HPM 7/92 a 9/92 (Albatros D II a D V).

1. září 1917 dosáhl von Richthofen svého 60. vítězství, když sestřelil britský stroj. R.E.8. Sám letěl v novém Fokkeru F. I 102/17 (výr. č. 1729), druhém předsériovém stroji slavného Fokkeru Dr. I. S tímto letounem byl 15. 9. sestřelen Richthofenův přítel Kurt Wolff. Letoun je natřen světle tyrkysovou barvou s „rozmytými" tmavě olivovými pruhy na horních a bočních plochách. Kryt motoru, disky kol a mezikřídelní vzpěry jsou tmavě olivové. Výsostné znaky kromě křížů na spodních plochách křídel (ty jsou namalovány přímo na tyrkysovou) jsou v bílých polích. Stroj se od sériových Dr. I liší na první pohled půdorysným tvarem VOP.

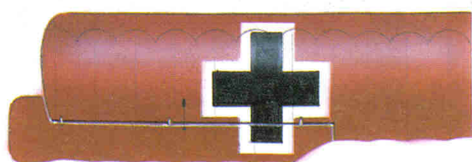


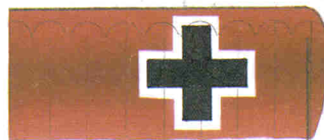


kker Dr. I 152/17 (výr. č. 1804), se kterým rudý baron zvítězil d svým 64., 65. a 66. protivníkem v březnu 1918. Letoun má lě natřený kryt motoru, horní křídlo zvrchu, vzpěry a disky kol cas. Zbylé plochy jsou v barvě materiálu, doplněné o tmavě oliė rozpyté pruhy.



Poslední Richthofenův trojplošník, 425/17 (v.č. 2003), v jehož kokpitu dosáhl svých posledních vítězství sestřelením dvou britských Camelů 20. dubna 1918 a v jehož troskách nalezl následujícího dne smrt. Stroj je celý temně rudý, jen disky kol a kryt motoru jasně červené a směrovka bílá. Staré výsostné označení bylo přetřeno na nové trámové kříže.







1. Pravý boční pultík kabiny. Pod pultíkem je uložena láhev kyslíkového systému.

Right-side cabin console. Under the console is mounted oxygen bottle for pilot mask supply.

2. Záhlavník sedačky s raketovým rotorem záchranného systému.

Seat headrest with the escape system rocket engine.

3. Přední část trupu Ka-50. Za povšimnutí stojí rozměrný kryt nad čelním štítkem kabiny kryjící zpětné zrcátko a kanón na boku trupu. Vedle vrtulníku je vystaven kanón 2A42 a čtveřice raket S-8.

Ka-50 nose fuselage. Note the large rear-view mirror housing above the windscreen and side-mounted cannon. Beside the helicopter are exhibited its gun and a quartet of S-8 unguided rockets.

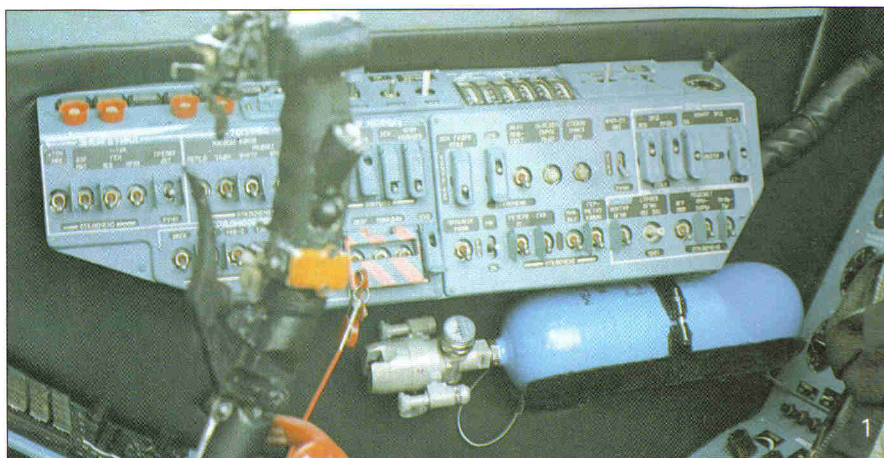
Kamov Ka-50

Martin Mamula

Foto autor, výkresy Ing. Petr Palata

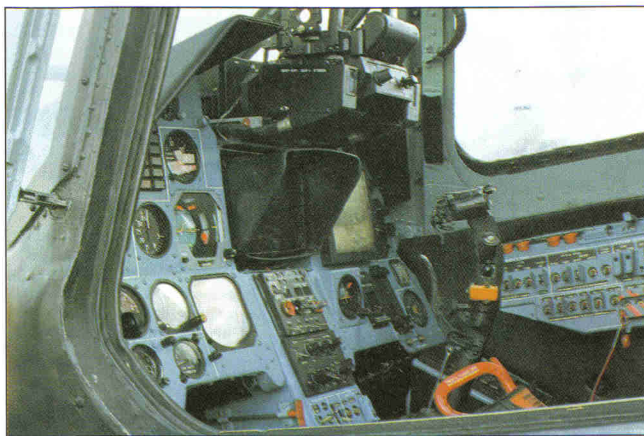
Až do nedávné doby patřily mezi nejtajnější vojenské vývojové programy bývalého SSSR i konstrukční práce na bojovém vrtulníku Ka-50 (v kódu NATO Hokum) pocházejícím z Vrtulníkového vědecko-technického komplexu (VNTK — Větroljotnyj naučno-těchničeskij kompleks) N. I. Kamova. Od okamžiku zveřejnění jeho první přibližné podoby ve známé ročence Soviet Military Power („Sovětská vojenská síla", publikace vydávaná ministerstvem obrany USA) v roce 1985 se v odborném leteckém tisku dlouhou dobu objevovala řada dohadů, týkajících se jeho původu, určení a bojových možností. Teprve události loňského roku, především lednová londýnská konference, věnovaná bojovým vrtulníkům, jíž se zúčastnil i generální konstruktér VNTK Kamova (dříve OKB Kamova) Sergej V. Michejev, srpnová moskevská výstava letecké (a protiletecké) techniky MosAeroShow 92 a konečně zářijová Franborough Air Show přinesly objasnění historie vzniku a skutečných schopností tohoto zajímavého stroje.

VNTK Kamova je již léta znám především jako tradiční dodavatel specializovaných námořních vrtulníků, proto trochu překvapí to, že vývoj Ka-50, dříve označovaného i V-80 (Větroljot 80 — vrtulník pro 80. léta) byl motivován snahou vyvinout stroj svými kvalitami překonávající americký bitevní vrtulník McDonnell Douglas AH-64 Apache. Vedle vítězství



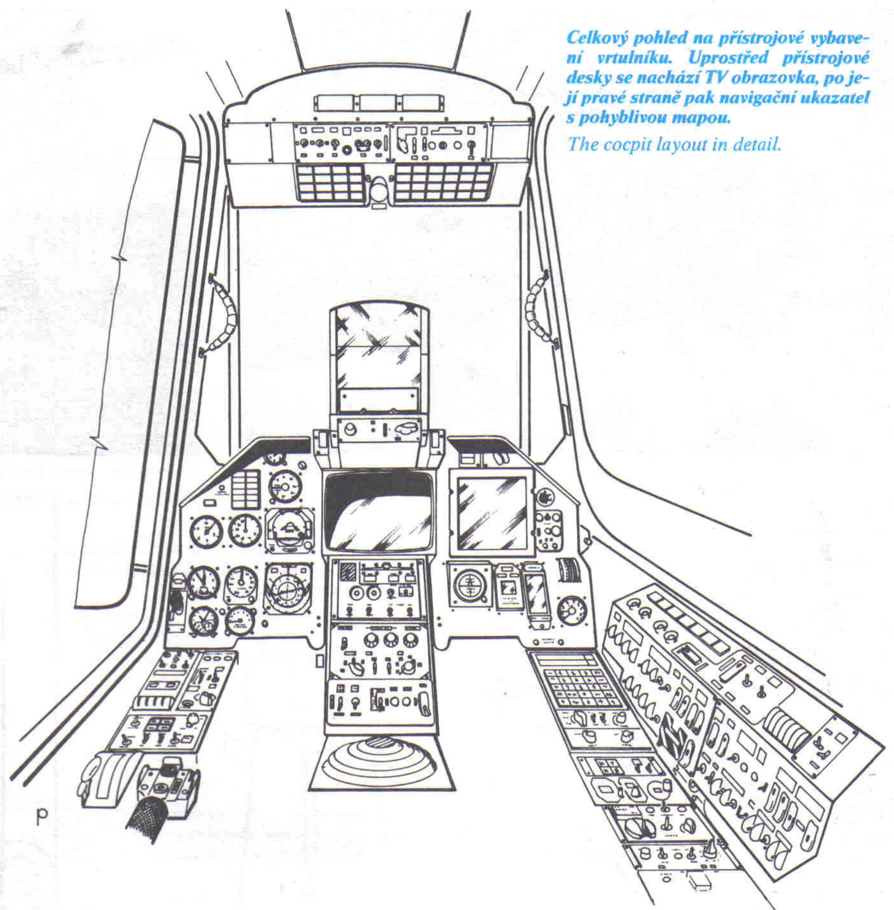






v pomyslném souboji s „apačem" další, neméně důležitou podmínku úspěchu představovala porážka domácí konkurence – paralelně vyvíjeného Mi-28 z OKB Mila. Koncem roku 1977, kdy tehdejší OKB Kamova dokončila první konkurenční studii nového bojového vrtulníku pro sovětské vojenské letectvo (VVS) byly Milovy konstrukce včetně tehdy již několik let sériově vyráběného Mi-24 jedinými stroji, používanými pro palebnou podporu pozemních vojsk. Navíc Mily zcela dominovaly i v ostatních kategoriích pozemních vrtulníků. Nicméně ani pracovníci OKB Kamova nepatřili mezi úplné nováčky ve vývoji pozemních bitevních vrtulníků. Téměř o deset let dříve, v roce 1969, se budoucímu Mi-24 snažili čelit navrhovanou bitevní variantou osvědčeného námořního Ka-25 označovanou Ka-25F a o něco později originálně pojatou konstrukcí s tandemově uspořádanými rotory shodou okolností také označovanou Ka-50. I zdánlivě vzdáleně související vývoj specializovaných námořních vrtulníků přinesl důležité zkušenosti nejen v oblasti konstrukce draku a nosné soustavy, nýbrž i na poli integrace avioniky, automatizace činnosti palubních systémů a snížení pracovního zatížení posádky. Například zbraňově-navigační systém protiponorkového Ka-27 zajišťuje plně automatické provedení letu od vzletu z paluby lodi po shoz samonaváděcích torpéd a vrtulník za řízení pouze jedním pilotem dosahuje vytrvalosti až čtyř hodin.

Důležitým mezníkem ve vývoji nového letadla byl květen 1980, kdy takzvaná „maketní komise" schválila jeho konečnou podobu a mohla být zahájena poslední etapa konstrukčních prací. Zhruba po dvou letech, 27. července 1982, následoval první vzlet prototypu Ka-50, řízeného zkušebním pilotem Nikolajem Bezdetnovem. Konkurenční Mi-28 byl zalétnut o něco později, 10. listopadu téhož roku. Stejně jako v případě amerických strojů Bell YAH-63 a YAH-64, původně vyvíjeného firmou Hughes, které se vzájemně utkaly v porovnávacích zkouškách, po počáteční etapě testování čekala stejná událost i oba tehdy ještě sovětské typy. Idea výběru nového stroje porovnávacími zkouškami měla zpočátku mnoho odpůrců včetně vedení Milovy OKB, které počítalo se samozřejmou volbou vlastního Mi-28. Naproti tomu důležitou podporu jí poskytli tehdejší velitel VVS maršál letectva Pavel Kutachov, válečný pilot „šturmovniku" Il-2, a Ivan Silajev, náměstek ministra leteckého průmyslu SSSR. Přestože porovnávací letové testy obou prototypů, zahájené v roce 1984, skončily vítězstvím nového Kamova, další vývoj Mi-28 nebyl vlivem působení určitých zájmových skupin zastaven. Naopak Ka-50 musel ještě třikrát obhajovat svoje přednosti v dalších kolech znovuobnovované soutěže. Počátkem loňského roku se sice v zahraničním leteckém tisku objevily zprávy o definitivním výběru Ka-50 a jeho plánovaném zařazení do výzbroje ruského vojskového letectva, avšak dlouholetá bitva zřejmě ještě nekončí. Podle srpnového prohlášení Marka Vajnberga, nově jmenovaného generálního konstruktéra Milovy konstrukční kanceláře se ještě v loňském



Celkový pohled na přístrojové vybavení vrtulníku. Uprostřed přístrojové desky se nachází TV obrazovka, po její pravé straně pak navigační ukazatel s pohyblivou mapou.

The cocpit layout in detail.

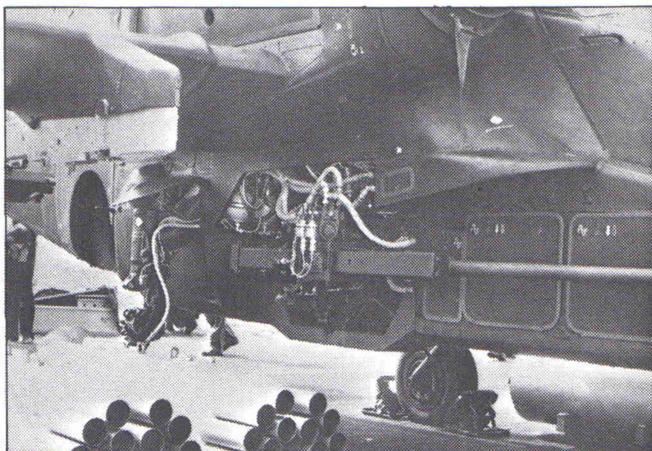
roce předpokládalo zahájení sériové výroby Mi-28 pro domácí vojskové letectvo.

I když konstruktéři Kamovovy OKB měli k dispozici stejné detailně formulované technické specifikace, tytéž pohonné jednotky a shodný sortiment avioniky jako kolegové od Mila, jejich tvůrčí myšlenkové pochody se ubíraly poněkud jiným směrem. Ani u Ka-50 neopustili nosný systém s dvojicí souosých rotorů, který podle jejich slov přináší výhody v podobě aerodynamické symetrie vrtulníku, zmenšení jeho rozměrů, zvýšení celkového vztlaku nosných rotorů až o 12 % ve srovnání s klasickou koncepcí, lepší řiditelnosti a konečně vyšší obratnosti především v zatáčkách. Navíc absence zvláště při letu v blízkosti země lehce zranitelného ocasního rotoru přináší cenné zvýšení odolnosti stroje. Například z výsledků nasazení vrtulníků v Afghanistánu vyplynulo, že okolo 30 % jejich ztrát bylo způsobeno poškozením vlastního ocasního rotoru, jeho náhonu a ovládání, případně poškozením jeho nosníku. Důležitou předností souosé koncepce je i její nízká citlivost na vliv bočního větru přinášející vítané zvýšení přesnosti střelby. K určitým nevýhodám patří vyšší aerodynamický odpor rotorové hlavy (přesto je Ka-50 rychlejší než Mi-28) a její větší složitost, jíž se konstruktéři snažili čelit maximálním zjednodušením jejího provedení. Zajímavostí aerodynamického řešení Ka-50 je použití pomocných řídících ploch, výškového a směrového kormidla, zprvu bylo pomocné křídlo opatřeno také křidélky.

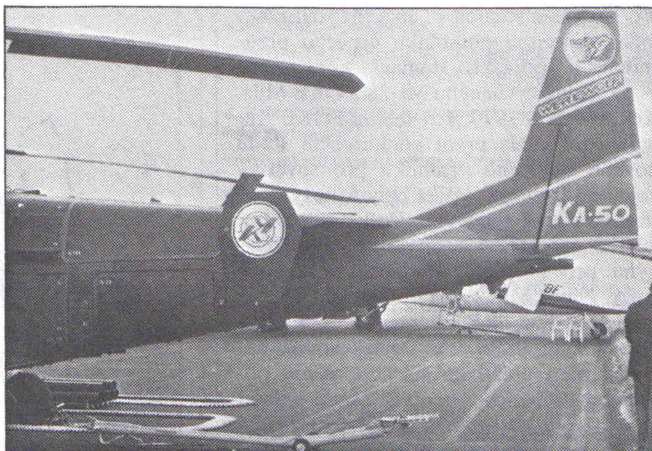
Na samém počátku padlo také důležité rozhodnutí — především z důvodů značné hmotnostní úspory — novou helikoptéru konstruovat jako jednomístnou. U Kamova totiž oprávněně předpokládali, že pokud pilot Ka-50 bude schopen zastat práci dvou členů osádky v Mi-28, jejich šance na vítězství v souboji s konkurencí výrazně vzrostou.

Definitivní volbě jednočlenné posádky předcházely experimenty na simulátorech, zkušební lety na Ka-27 řízených jedním pilotem prováděné v malých výškách a také vyhodnocení operačního nasazení Mi-24. Podle S. V. Michejeva zkušenosti z provozu posledně jmenovaného stroje ukázaly, že během přiblížení k cíli v malé výšce není střelec-operátor schopen pilotovi účinně pomáhat s navigací stroje, zatímco vyhledávání cílů probíhá v takových výškách (pro vzdálenost cíle 4 km se uvádí 35 až 70 metrů v rovinatém terénu a 100 až 250 metrů v případě mírně zvlněné krajiny), v nichž je pilot schopen sloučit řízení stroje se zaměřováním výzbroje. Předpoklady konstruktérů potvrdily i loňské vojskové zkoušky Ka-50, které se konaly nedaleko Taškentu. V jejich hodnocení se uvádí, že bez ohledu na jednomístné řešení je vrtulník schopen efektivního nasazení s pilotem průměrných kvalit.

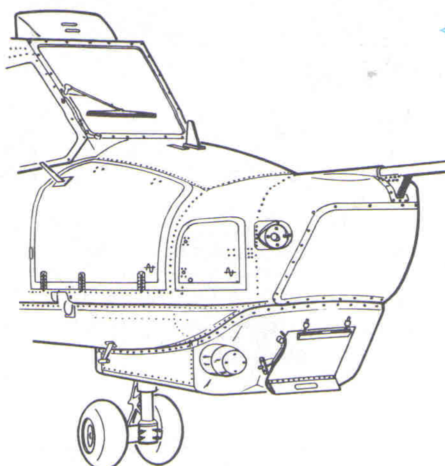
Základem konstrukce draku, při jejímž návrhu patřila mezi hlavní kritéria vysoká odolnost proti bojovému poškození, je mohutný skříňový nosník o průřezu zhruba 1x1 metr. Ten ve své horní části nese reduktor, na jeho bocích jsou zavěšeny pohonné jednotky a v jeho nitru se ukrývají kompozitové palivové nádrže pro snížení účinků průstřelů vyplněné polyuretanovou



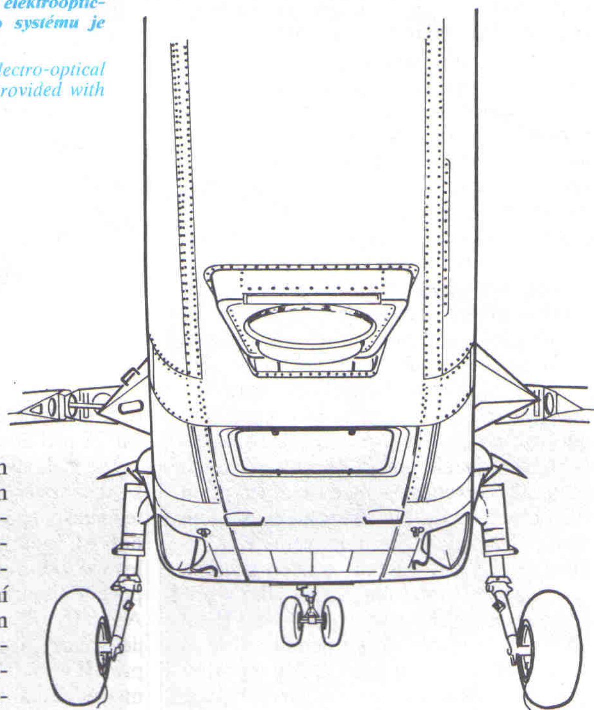
Odkrytované uchycení kanónu.
Gun-mount without its fairing.



Ocasní část vrtulníku s viditelnými řídícími plochami.
Tail unit with visible control surfaces.



◁ *Pohled na špičku trupu. „Okénko" elektrooptického zaměřovacího a naváděcího systému je opatřeno ochranným krytem.*
Nose fuselage. "The Window" of electro-optical sighting and guidance system is provided with protective cover.



▷ *Spodní část trupu s dvojicí kruhových krytů antén dopplerovského měřiče traťové rychlosti a snosu.*
Bottom fuselage. Two circular covers of Doppler navigation system antennas are clearely visible.

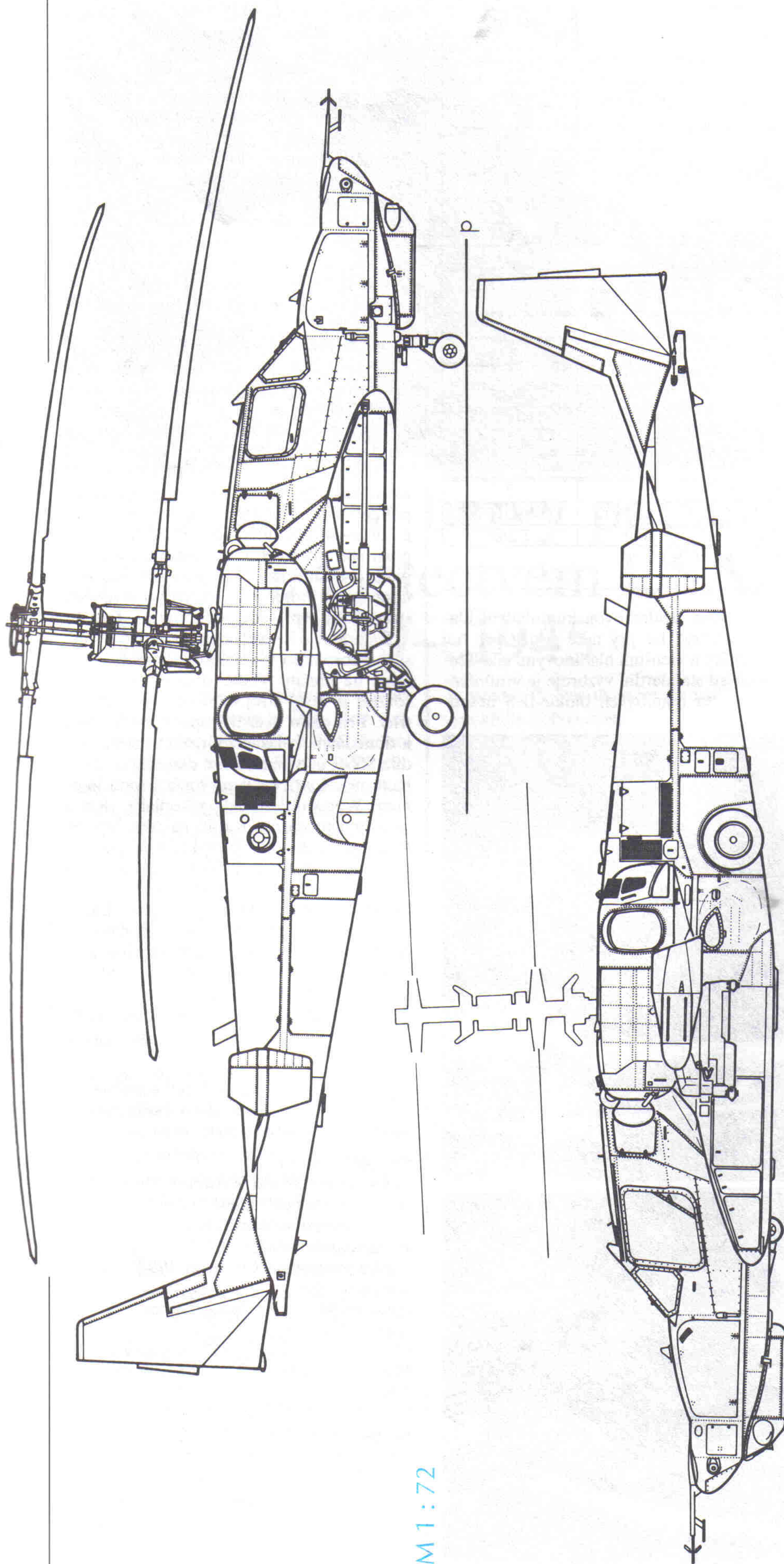
pěnou. Jsou na něm také upevněna pomocná křídla a přední část trupu s pilotní kabinou, jejíž skořepina je vyrobena z dvouvrstvého ocelového pancíře. Podle ruských pramenů bylo pancéřování vrtulníku testováno i ostrými střelbami z amerického leteckého kanónu M-61 Vulcan a mobilního protiletadlového komplexu sovětského původu ZSU-23-4 Šilka. Pancéřová ochrana stroje údajně odolává střelám ráže 20 mm již od vzdálenosti 100 metrů. Uvažovalo se i o použití pancéřování na bázi keramických materiálů, ale ukázalo se, že keramické destičky se přes svoji vysokou odolnost vlivem zásahů odlupovaly, čímž vznikala nechráněná místa. Také palivové nádrže snesou bez výbuchu zásah střelou ráže 20 mm a případný zárodek požáru je do pěti sekund uhašen. Zkoušky vrtulníku prokázaly i jeho schopnost zachovat si stabilitu a řiditelnost se zcela odstřelenými ocasními plochami. V draku Ka-50 našlo uplatnění značné množství moderních konstrukčních materiálů, díly vyrobené z různých druhů kompozitů se podílejí celými 35 procenty na jeho hmotnosti. Kompozitní materiály jsou široce využity i v konstrukci nosných rotorů.

U vrtulníku ne zcela běžným řešením je také použití zatahovacího podvozku. Ten je díky své konstrukci schopen pohltit značné množství pádové energie, takže vedle snížení aerodynamického odporu přispívá i ke zvýšení bezpečnosti vrtulníku při nouzovém přistání.

Mezi nejoriginálnější rysy Ka-50 patří raketový záchranný systém K-37 vyvinutý sdružením „Zvězda", standardním dodavatelem záchranných prostředků bojových letounů sovětského původu. Po uvedení systému v činnost zatažením za dvojici rukojetí mezi koleny pilota dojde k pyrotechnickému oddělení listů nosných rotorů, odhozu krytu horní části pilotního prostoru a poté je sedačka s pilotem vytažena ven pomocí raketového motoru spojeného lany s jejím záhlavníkem, další průběh katapultáže je stejný jako u běžných záchranných systémů. Vystřelovací sedačka K-37, která je schopna zachránit pilota i z vrtulníku stojícího na zemi, má svoji spodní část navíc řešenu jako voštinový deformační člen chránící pilota před prudkým nárazem stroje na zem. Vývoj záchranného systému trval 7 let a byl úspěšně završen dvěma katapultážemi zkušebního výsadkáře z upraveného letounu Il-28. Předpokládá se, že vzhledem k nebezpečí poškození sousedního stroje odstřelenými rotorovými listy povede nasazení systému K-37 k úpravě pravidel skupinové slétanosti včetně zvýšení rozestupů vrtulníků na 150 metrů.

Stejně jako v případě Mi-28 k pohonu nového Kamova slouží dvojice motorů TV3-117VK vyvinutých u tradiční motorářské firmy, petrohradského vědecko-výrobního sdružení V. K. Klimova, kde mimo jiné vznikly i motory RD-33 pro MiGy 29. Zde se také zrodily turbínové motory GTD-1200A, používané v tancích T-80. Samy motory TV3-117 patří k nejrozšířenějším vrtulníkovým motorům vůbec, jejich různé verze můžeme najít vedle již zmíněného Mi-27 i ve strojích Mi-14, Mi-17, Mi-24 a také Ka-27/28/29. Pro snížení demaskujících příznaků v infračervené oblasti jsou u Ka-50 výfuky pohonných jednotek opatřeny speciálními deflektory.

Jádrem palubní avioniky je integrovaný zbraňově-navigační systém, jehož činnost řídí čtveřice vzájemně propojených počítačů označovaných „Orbita". Vývoj tohoto systému zajišťovalo petrohradské vědecko-výrobní sdružení „Elektro-Avtomatika", které při pracech využilo svých zkušeností s řešením obdobných systémů pro další bojová letadla, mimo jiné i pro MiG-29. Hlavním prostředkem pro vyhledávání cílů a navádění výzbroje je v přídi instalovaný naváděcí systém Škval (stejný jako u Su-



25T, HPM 9/92, 1/93) kombinující laserový dálkoměr a ozařovač cílů s televizní kamerou o velké rozlišovací schopnosti. Její obraz pilot sleduje na obrazovce umístěné uprostřed palubní desky. Druhým zaměřovacím systémem, který má pilot k dispozici, je na novějších letadlech sovětského původu běžně používaný přílbový zaměřovač. Současné vybavení nezahrnuje prostředky pro noční vidění, nicméně do budoucna se s jejich použitím počítá (včetně tzv. brýlí pro noční vidění). Pilotáž nového stroje ulehčují také průhledový indikátor (v angl. terminologii Head-Up Display) standardního typu (stejný jako u MiGu 29, Su-27 nebo Su-25T) a navigační ukazatel s pohyblivou mapou, další zlepšení má přinést budoucí uvažovaná montáž autopilota. Do sestavy avioniky patří i výstražný radiolokační přijímač a palubní diagnostický systém.

Při návrhu Ka-50 se počítalo s ofenzívní taktikou jeho nasazení proti mobilními protiletadlovými prostředky bráněným mechanizovaným jednotkám protivníka navíc doprovázenými bojovými vrtulníky. V takových podmínkách je podle slov generálporučíka Vitalije Pavlova, velitele ruského vojskového letectva, samostatné vyhledávání cílů nereálné a pro úspěšné vedení boje je třeba koordinované činnosti skupiny vrtulníků napadajících předběžně označené cíle. Proto jsou komunikační systémy vrtulníku řešeny s ohledem na možnost příjmu taktických informací z průzkumných vrtulníků a dalších prostředků průzkumu. O nárocích na automatizaci funkce palubního vybavení Ka-50 nepřímo svědčí i ta slova S. V. Michejeva, podle nichž i v případě předběžně označeného cíle bráněného hlavňovými protiletadlovými prostředky a nacházejícího se ve vzdálenosti 2 až 3 km má pilot pro zaměření a odpálení výzbroje pouhých 10 až 15 sekund času. V případě vzdálenosti cíle 5 až 6 km a jeho obrany protiletadlovými řízenými střelami (PLŘS) krátkého doletu je k dispozici o něco více, 15 až 20 sekund.

Výzbroj Ka-50 se skládá z různých variant podvěsů umísťovaných na celkem čtyři zbraňové závěsníky nacházející se pod pomocnými křídly a 30 mm kanónu typu 2A42 v hydraulicky ovládaném pohyblivém střeleckém stanovišti na pravém boku trupu. Kanón 2A42, který používá i Mi-25, je převzat z výzbroje bojového vozidla pěchoty BMP-2. Jeho instalace na Ka-50 umožňuje velký rozsah náměru, navíc se může odklonit až o 15° od osy trupu. Při střelbě je možné volit buď protipancéřové, nebo tříštivotrhavé náboje, celková zásoba střeliva činí 500 kusů. Energie střely z 2A42 je údajně srovnatelná s výkonem kanónu GAU-8/A amerického bitevního letounu Fairchild A-10A Thunderbolt II. Hlavní protitankovou výzbroj představují nové protitankové řízené střely (PTŘS) Vichry (v kódu NATO AT-9 Whirlwind) odpalované z trubkových raketnic. Vichry, jichž je možné nést nejvíce 16, se běžně podvěšují na vnější závěsníky ve dvou svazcích po 6 kusech. V případě potřeby lze jejich odpalovací zařízení pomocí servopohonu sklonit až o 10° dolů. Nadzvuková PTŘS „Vichr“ o odhadované

Typ		Ka-50	Mi-28	AH-64A
A. Počet členů posádky	1	1	2	2
B. Geometrické údaje				
Průměr nosného rotoru	m	14,50	17,20	14,63
Celková délka	m	16,00	16,85[1)]	17,76
Rozpětí křídla	m	7,34	4,87	5,23
Celková výška	m	4,93	4,81	4,66
Hmotnosti				
Hmotnost: prázdná	kg		7 000	4 881
max. vnitřního paliva	kg		1 500	1 157
max. podvěsů	kg	2 000		771
normální vzletová	kg	9 800		6 552
max. vzletová	kg	10 800	10 400	9 525
D. Letové výkony				
Max. vodorovná rychlost	km/h	310	300	296
Stoupavost	m/s	10[2)]		12,7
Statický dostup bez vlivu země	m	4 000	3 600	3 505
Max. dolet bez přídav. nádrží	km	vytrvalost 2 h	470	482
Provozní násobky přetížení	1	+3/?	+3/-0,5	+3/-0,5
E. Údaje o pohonných jednotkách				
Počet	1	2	2	2
Typ	—	TV3-117VK	TV3-117VK	T700-GE-701
Max. vzletový výkon	kW	1 640	1 640	1 265

1) bez rotorů   2) ve výšce 2 500 m

hmotnosti 60 kg dosahuje maximálního doletu 8 až 10 km a probíjí pancíř tloušťky 800 až 900 mm vybavený dynamickou ochranou (reaktivní pancíř). Z posledního údaje západní odborníci usuzují, že PTŘS je vybavena tandemovou kumulativní hlavicí. „Vichry" lze prý také použít pro boj s vrtulníky a menšími hladinovými cíli. Třetí součástí standardní výzbroje je vrtulníková varianta raketových bloků B-8 nesoucích 20 neřízených raket S-8 ráže 80 mm každý. Podle ruských informací do sortimentu výzbroje patří i PLŘS (zřejmě typů R-60 a R-73), starší raketové bloky UB-32 (32 raket S-5 ráže 57 mm každý), kanónové kontejnery UPK-250 (kontejner obsahuje kanón GŠ-23 ráže 23 mm se zásobou 250 nábojů), pumy do ráže 500 kg a protizemní řízené střely. V posledním případě zřejmě půjde o laserem naváděnou variantu střely Ch-25, ale nelze zcela vyloučit ani použití těžších typů, například raket Ch-29 v televizi a laserem naváděných obměnách. Vedle výzbroje se na vnější i vnitřní zbraňové závěsníky podvěšují přídavné palivové nádrže.

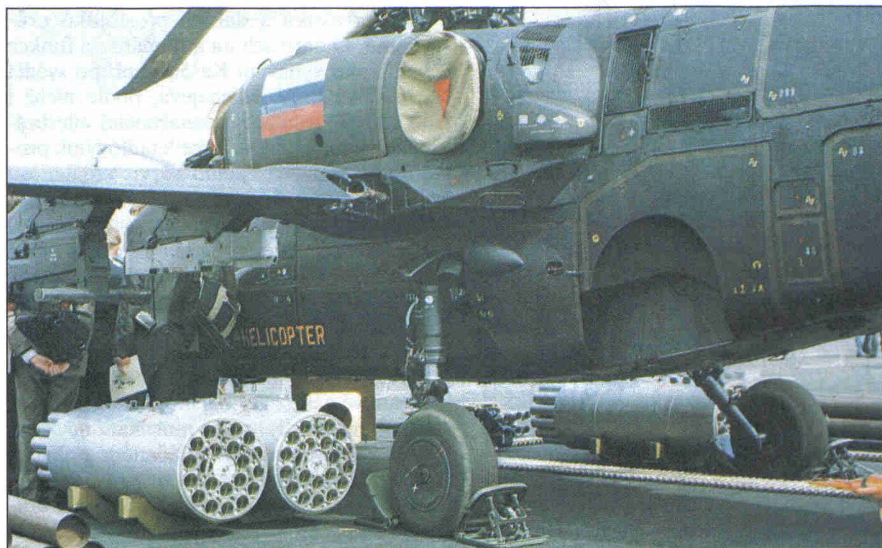
Pro pasívní obranu vrtulníku slouží standardní výmetnice klamných cílů ráže 26 mm po čtveřicích zabudované do koncových těles křídel.

V celkové vývojové filozofii Kamova Ka-50 se také kladl důraz na maximální zjednodušení jeho provozní obsluhy. Tu usnadňuje množství odnímatelných panelů, přehledné uspořádání bloků avioniky a možnost provádění jednotlivých druhů prací buď přímo ze země, z horní části trupu (v případě rotorů), nebo ze speciálně upravených odklopných krytů vybavených stupačkami v případě pohonných jednotek.

Kamov Ka-50 patří mezi ty plody sovětského zbrojního vývoje, které mají největší šanci na přežití. Vedle vítězství v domácí soutěži je nový stroj nabízen i na západní trhy. Pro tento účel byl opatřen vzhledem k donedávna halasně zdůrazňovanému podílu SSSR na vítězství nad německým fašismem poněkud překvapivým bojovým jménem Werewolf[1] (angl. vlkodlak). Kvůli snazšímu prosazení Ka-50 na trhu VNTK Kamova již navázal kontakty s americkou firmou Group Vector, která bude zajišťovat marketing Werwolfu a případnou integraci západní avioniky a výzbroje do jeho draku. Zatím nejodvážnějším činem byla nabídka Ka-50 britskému vojskovému letectvu, které koncem 90. let hodlá zakoupit 120 nových protitankových vrtulníků, kromě toho se již rozběhlo jednání o možnostech licenční výroby Werewolfu v Řecku.

[1] Werwolf — člen nacistické záškodnické organizace řízené zejména členy jednotek SS, jejichž úkolem bylo sabotážemi, terorem apod. bojovat v osvobozeném území a soustavně je zneklidňovat.

Použité prameny:
Janes All the World' s Aircraft 1991—92
Air International/January 1990
Air Internationa/April 1992
Air International/July 1992
Air International/November 1992
Aviastrojenije
Aviation Week and Space Technology/August 24, 1992
Flight International/5—11 February 1992
Flight International/23—29 September 1992
Flug Revue 11/1992
Krylja Rodiny 9/92
Firemní literatura





Detail vypouštěcích zařízení střel Vichr a raketových bloků B-8.

Vikhr anti-tank missilles and B-8 rocket pods in the closeup.



Kamufláže a barvy používané americkým armádním letectvem USAAC/USAAF v letech 1919—1945

Nejznámější barvou používanou americkým armádním letectvem je Olive Drab (olivově žlutohnědá). Ale ne každý ví, že tato barva nevypadala vždy stejně. Od jejího uvedení v roce 1919 se Olive Drab několikrát měnila, i když název zůstával stejný. Tento článek se zabývá barvou Olive Drab i významnějšími barvami používanými USAAC/USAAF v letech 1919—1945. Je nemožné se podrobně zabývat všemi, neboť některé jsou již neznámé, a některé se vůbec nepoužívaly, i když byly doporučeny. Na konci tohoto článku vyjde tabulka těchto barev převádějící je na dnešní normu Federal Standard No. FS 595a, nebo s návody, jak si některé barvy namíchat sám.

I. Počátky používání krycích barev na letadlech USAAC

Historie používání barvy Olive Drab u amerického letectva sahá až do roku 1919, kdy se poprvé objevila na armádních letadlech. V té době americké letectvo ještě nebylo samostatné a podle určení letouny patřily buďto armádě nebo námořnictvu. Proto armádní letectvo převzalo standardní kamufážní barvu určenou pro pozemní techniku. Touto barvou byla Olive Drab. Právě Quartermaster Specification 3—1 z roku 1919 nařizuje používání barvy Olive Drab na letadlech US Army Air Corps.

Tato Olive Drab č. 22 byla lesklá, časem se měnící v matnou a byly jí natřeny všechny letouny a na všech plochách. Pouze na směrových kormidlech se nacházely tři svislé pruhy ve stylu RAF v barvách modré, bílé a červené (ve směru letu). Výsostné znaky v té době byly bílé hvězdy v modrých kruzích a s červenými středy. Ty byly umístěny na levém i pravém křídle z obou stran.

V roce 1924 bylo doporučeno doplnit nápisem US ARMY v bílé barvě trupy letadel a spodní plochy křídel, a to podle uvážení místních velitelů. Jestliže to bylo žádoucí, tak barvou Yellow a měly být nabarveny horní plochy křídel, zvláště se to doporučovalo letadlům operujícím nad málo obydlenými plochami, pro jejich lepší viditelnost v případě nouzových přistání nebo havárií v těchto oblastech.

V roce 1926 byly tři svislé pruhy na směrových kormidlech změněny, podle návrhu designera C. N. Monteitha od firmy Boeing, na jeden modrý svislý pruh a třináct vodorovných, v barvách červené a bílé. Během let 1926—28 tyto barvy změnily odstíny a používaly se tmavší barvy. Ale ještě v roce 1927 podle QM Spec 3—1 se barva Yellow rozšířila také na spodní plochy křídel, i na celé ocasní plochy kromě směrovek. Ty nadále zůstaly s tříbarevnými pruhy podle návrhu C. N. Monteitha. Výsostné znaky se nezměnily a nápis US ARMY zůstává na spodních plochách křídel, pouze místo bílých by měla být písmena černá.

QM Spec 3—1 z roku 1928 nařizuje barvu Light Blue 23 na všechny trupy cvičných letadel, v kombinaci s Yellow 4 na křídlech i ocasních plochách. Pruhy na směrovkách se používaly i nadále. Toto nařízení se v roce 1934 rozšířilo na všechna letadla amerického armádního letectva, nejenom cvičná, čímž barva Olive Drab jako standardní se načas vytrácí, i když je někdy omylem uváděna i nadále. Jelikož se během 30. let stále více objevují celokovové letouny, bylo roku 1935 nařízeno nechat jejich povrchy nenabarvené, ale až po dočerpání zásob modré a žluté. Plátěné části u těchto celokovových letadel se měly přebarvovat stříbrnou barvou. V té době americká

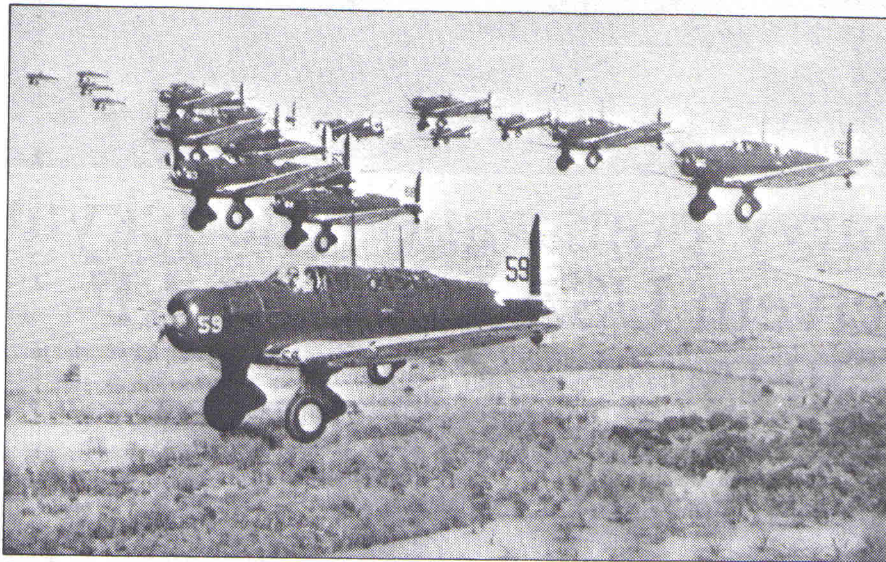


Boeing B-17C s nenabarveným povrchem a pruhy na směrovém kormidle. Fotografie pochází z II. poloviny roku 1940.

An unpainted B-17C photographed at Wright Field in the second half of 1940.



Nově vyrobené P-40 Tomahawky v popředí již mají kamufláž na rozdíl od bombardérů B-17 a B-18 v pozadí, které byly vyrobeny ve stejné době. Stejně, v barvě přírodního kovu, zůstaly starší Curtissy P-36 stojící na dráze.
The newly manufactured P-40B Tamahawks are already camouflaged unlike the B-17 and B-18 bombers and older P-36 fighters.



Letový snímek Northropů A-17 se standardním modro-žlutým nátěrem.
Flight shot of the Northop A-17 in typical blue-yellow camouflage.

vláda dávala málo peněz na zbrojení, a tím i na letectvo, proto zásoby modré a žluté vydržely u některých leteckých továren až do let 1937—38. U většiny celokovových letadel se zavedlo používání matné Bronze Green 9 na plochách proti oslnění. Jinou protioslňující barvou byla Marron 18, kterou se natíraly zadní části listů u celokovových vrtulí. Přední části byly leštěny (tuto praxi převzalo také japonské letectvo a používalo ji až do konce druhé světové války).

Počátky kamufláží na letadlech USAAC

V meziválečném období se žádné trvale používané kamufláže nevyskytovaly na armádních letadlech USA. Ani u těch z let 1919—24, mající barvu Olive Drab na všech plochách, nelze hovořit jako o kamuflážích, neboť jejich zbarvení spíše určovalo příslušnost letadel k armádě a nebylo zamýšleno jako kamufláž. Ale už v roce 1921 je navržena tříbarevná kamufláž, která se měla pružně měnit podle terénu, nad kterým letadlo momentálně létalo. U této kamufláže se poprvé mělo objevit tzv. stínování, což znamenalo, že zastíněné plochy měly být nabarveny světlejším odstínem příslušné barvy. To mělo opticky zplošťovat tvar letadla. Tento kamuflážní systém však nebyl přijat.

Časem se ale objevily další návrhy kamufláží, mající nahradit velmi viditelnou žlutou a modrou v případě války, nebo cvičení. Proto ještě ve 20. letech se vyskytly návrhy na lehké, levné a vodou ředitelné nátěry, které měly vydržet asi jeden měsíc a po této době měly být lehce odstraněny bez poškození původního nátěru. To se vlastně jednalo o skutečné kamufáže, neboť se měly také měnit podle okolního terénu, počasí, roční doby, a také podle typu letadla. První nařízení bylo vydáno v lednu 1933 a dále rozšířeno v roce 1936, používající Dark Green 30, Dark Olive Drab 31, Purple (bez čísla) či Mauve 34 pro standardní pozemní kamufláže, a Light Blue 37 na spodních plochách doplněnou skvrnami Purple. Ty se měly zvětšovat z jedné stopy na tři od hran křídel i ocasních ploch. Rozšířený předpis z roku 1936 určuje barvy Dark Green 30 a Dark Olive Drab 31 a Neutral Grey 32 jako základní kamuflážní barvy pro horní plochy armádních letadel. Ale Dark Green měla být zaměnitelná barvou Sand 26 pro pouštní kamufláže, White 25 se skvrnami Neutral Gray 32 pro zimní kamufláže a pro letadla částečně operující nad mořem byla vybrána kamufláž z Sea Green 28 a Dark Blue 29 a Dark Green 30. Také u těchto kamufláží mělo být děláno stínování popsané dříve. Spodní plochy měly dostat skvrny White a Light Blue na nenabarvených celokovových letadlech. Avšak vyskytly se i případy, kdy Sea Green se používala také na spodních plochách „pozemních" kamufláží. Sand 26 se též objevila v kombinaci s Dark Green a Dark Olive Drab. Pokud se týká spodních ploch, je důležité poznamenat, že navzdory jejich doporučovaným nenabarvení s doplněnými skvrnami, častěji se zde vyskytovala Light Blue 27. Tou se též měly natřít spodní plochy letadel, mající původní Olive Drab 22 na všech plochách, či Light Blue 23 a Yellow 4 na křídlech. Ale v tomto případě se velice často spodní plochy vůbec nepřebarvovaly a zůstávaly zde původní barvy, které kontrastovaly s dosti nevýraznými kamuflážemi nahoře. Je třeba ještě podotknout, že přechodně používané kamufláže popsané nahoře se objevily na nevelkém počtu letadel po omezenou dobu. Až velké manévry v roce 1938 daly větší příležitost k využití těchto vodou ředitelných barev, ačkoli se s nimi experimentovalo již v květnu 1933 při příležitosti protileteckých cvičení.

Tyto vodou ředitelné barvy měly jeden cíl, a to rychlou změnu kamufláže podle potřeby, v závislosti na druzích terénu, počasí, roční době a také i denní době (den-noc). Jejich výhodou byla rychlá změna nevyškolenými pracovníky. Jeden letoun měl být nabarven během hodiny 6—24 pracovníky (podle velikosti letadla), takže celá jednotka mohla být přebarvena během jednoho dne.

Používání několika barev, z nichž jedna byla světlejší nebo tmavší, mělo za cíl změnit tvar letadla. Tento kamuflážní efekt byl znovu objeven Luftwaffe a použit na jejich Ju 88 a Ju 188 operujících převážně nad mořem. Ty měly hadovitě se vlnící linky světlou barvou na tmavém podkladě. Tato myšlenka byla oprášena v 60. letech, kdy u „vietnamských kamufláží" používaných americkým letectvem jsou dvě tmavě zelené barvy doplněny relativně světlejší hnědou.

Stínováním (zastíněné horní plochy měly být nabarveny světlejším odstínem stejné barvy) bylo zamýšleno zploštit tvar letadla, tím ho udělat méně viditelným a vyvolat zdání menších rozměrů tohoto letadla. Stínování nebylo mnoho využíváno, ale za druhé světové války se vyskytovalo na průzkumných verzích Lightningů (tzv. Haze paint) nebo v současné době na amerických F-15, F-16, F-18 apod.

II. Zavádění standardních kamufláží

Stoupající výroba letadel pro domácí i zahraniční odběratele, vzniklá z nové situace v Evropě i na Dálném východě koncem 30. let, donutila USAAC upustit od myšlenky na přizpůsobující se kamufláže a zabývat se standardní kamufláží, prováděnou ještě ve výrobních závodech. Takový standardní nátěr musí být z určených barev, které jsou spíše kompromisem pro co největší počet letadel rozdílných druhů, velikostí a tvarů, operujících nad všemi druhy terénů a v různých klimatických zónách. V takovém případě zastírací nátěr není kamufláží v pravém slova smyslu, ale spíše nátěrem ke změně viditelnosti letadla. Pro tento účel Dark Olive Drab 31, jedna z vodou ředitelných barev a tradiční armádní barva, se zdála velice vhodnou. Tato barva nebyla ani

zelená, ani hnědá, nebyla příliš světlá ani příliš tmavá. A tak se Dark Olive Drab (později dostává číselné označení 41) stává standardní barvou horních ploch na letadlech používaných USAAC. Doporučující předpis byl vydán začátkem roku 1940. Tato barva měla stejný odstín jako vodu ředitelná Dark Olive Drab 31 a byla též matná. Spodní plochy měly být natřeny Neutral Grey (43), se stínováním pod křídly a ocasními plochami. V tomto případě se mělo ale stínování dělat postupným promícháváním horní a dolní barvy. Ovšem v praxi se to moc nedělalo. A pro letadla operující nad 10 000 stop byla určena barva Light Blue 27 místo Neutral Grey.

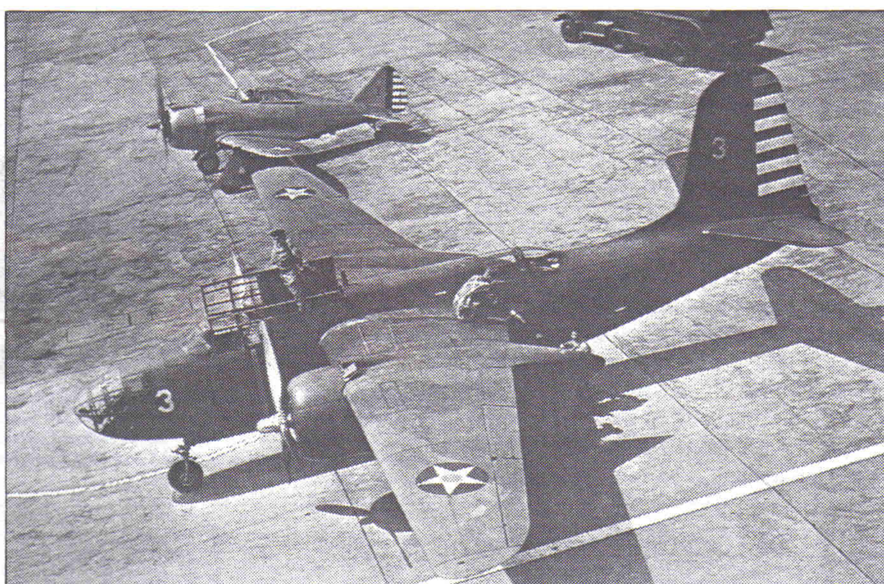
Vybaven tímto doporučením generál Arnold nečekal na formální schválení, ale bezprostředně se dohodl s firmami Curtiss a Douglas na aplikaci této kamufláže u nově vyrobených letadel P-40 a A-20. Avšak pro letadla A-20 Boston byla doporučena také jiná neoficiální kamufláž, a jak se později ukázalo, málo kontrastní, z Dark Olive Drab (41) a Medium Green (42) nahoře, mající kamuflážní vzor pravděpodobně převzatý od RAF (neboť v té době Douglas již dodával letadla do Velké Británie). Spodní plochy měly mít nátěr barvou Neutral Grey (43). Jejich číselná označení jim budou přidělena později. Tyto P-40 a A-30 nosily čtyři lesklé výsostné znaky na křídlech, černý lesklý nápis US Army na spodních křídlech a již známé pruhy na směrovkách. Ještě v červenci 1940 však vychází nařízení o odstranění výsostných znaků na pravém horním a levém spodním křídle společně s pruhy na směrovce. Navrhovalo ale přidat výsostné znaky na obě strany trupu.[1]

[1] Avšak i v následujících letech se vyskytovala nově vyrobená letadla mající výsostné znaky na obou křídlech nahoře i dole. V mnoha případech se tak stalo z důvodů zabarvování původních britských výsostných znaků, ale ne vždy.

Nově vytvořené kamuflážní barvy, doporučené výzkumným střediskem ve Wright Fieldu, se objevily začátkem září 1940 (obsahující i již známé barvy) a ještě tentýž měsíc jsou vydány předpisem Corps Bulletin 41 s následujícími osmi barvami (a jednou přidanou později). Jsou to: Dark Olive Drab 41, Medium Green 42, Neutral Grey 43, Black 44 Insignia Red 45, Insignia White 46, Insignia Blue 47, Identification Yellow 48, Sand 49 (doplněnou později).

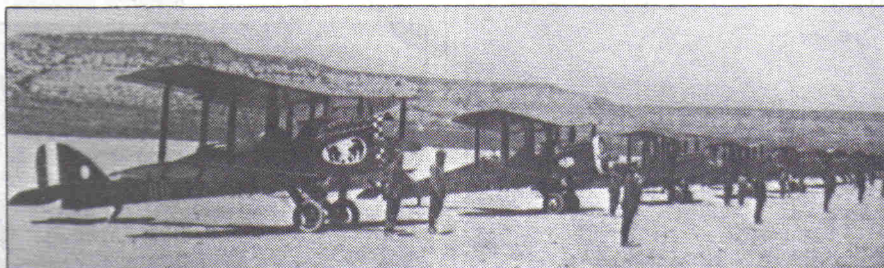
27. října 1940 je vydán upřesňující předpis Spec 24144 (někdy také uváděný 24114), určující Dark Olive Drab 41 na horní plochy a Neutral Grey 43 na spodní u letadel USAAF, oboje přes základní Zinc Chromate Primer. Výsostné znaky jsou nařízeny na levé křídlo nahoru a pravé dolů, na obě strany trupu a nápis US Army v barvě Insignia Blue 47 na spodní křídla (již ne černou barvou). Z tohoto nařízení jsou vyjmuta cvičná letadla, letadla umísťovaná mimo předpokládaná bojiště, i ta určená na Aljašku a podobné klimatické zóny.

V předpise vydaném v září 1940 jsou také



Nově vyrobený A-20A Havoc z května 1940 mající neobvyklou kamufláž z málo kontrastních barev Dark Olive Drab 41 a Medium Green 42 na horních plochách a Neutral Grey 43 na spodních plochách. Na trupu stále nejsou žádné výsostné znaky. V pozadí je prototyp YP-43 Lancer s nenabarevným povrchem.

The newly built A-20A Havoc photographed in May 1940 with an unusual camouflage of Dark Olive Drab 41 and Medium Green 42 on upper surfaces and Neutral Grey 43 on the bottom.



DH-4 od 30. Aero Squadron umístěné v Texasu v roce 1919. Letadla mají Olive Drab 22 na všech plochách a tři svislé pruhy na směrovkách v barvách modré, bílé a červené (podle směru letu) používané do roku 1926.

The DH-4's of the Texas based 30th Aero Squadron in 1919. The planes are painted Olive Drab 22 on all surfaces.

vzorky barev a Spec 24144 ze října 1940 již detailně upřesňuje používání těchto barev pro všechny výrobce letadel. Další příkaz 07-1-1 z 8. dubna 1941 nařizuje kamufláže pro všechna bojová letadla, nejen ta opouštějící výrobní linky. Jenže u bojových jednotek rozmístěných mimo území USA nebyly dostatečné zásoby barev, proto mnoho letadel tam zůstává bez kamufláží i nadále.

III. Druhá světová válka

7. prosince 1941 vstupují Spojené státy do války po známém přepadu Japonců Pearl Harboru a následovném útoku proti americkým jednotkám na Filipínách. Tam se nacházely stovky letadel, z nichž pouze část měla kamufláže, neboť pro nedostatek barev mimo území USA, které byly nařízeny předpisy z podzimu 1940, ještě velká část tam umístěných letadel zůstala nenabarvena. Uvádí se, že ve slunečním pacifickém počasí jejich kovové povrchy byly vidět až na vzdálenost 40 mil. Doma se stále nacházely větší zásoby vodou ředitelných barev, ale mimo území USA tomu tak nebylo. Po Pearl Harboru se na mnoha letadlech objevují zcela nahodilé kamuflážní barvy a vzory, z barev dostupných příslušné jednotce. Často jakékoli vhodné barvy, které byly k dispozici na místě, se použily k přebarvení duralových povrchů letadel. Též na letadla, která měla již kamufláže dělané ve výrobních závodech, se na Dark Olive Drab přidávaly skvrny z vodou ředitelných barev. Tato varianta vycházela z ministerského předpisu určujícího aplikaci skvrn barvou Sea Green 28 k znevýraznění obrysů letadel. I v tomto případě byly skvrny dělány z místně dostupných barev v případě nedostatku Sea Green.

Standardní kamufláže USAAF v roce 1942

15. května 1942 je nařízeno odstranit červené středy ze znaků u amerických letadel vyskytujících se v bojových oblastech a následně 1. června ze všech letadel. To bylo provedeno rychle, hlavně v Pacifiku. Jsou však známy případy, že některé jednotky to provedly již dříve před 15. květnem, nebo alespoň červené středy zmenšily. Též v květnu je zrušen nápis US ARMY pro nově vyrobená letadla. A při operaci Torch (vylodění v severní Africe na podzim 1942) dostávají americké znaky žlutá lemování u letadel přidělených k invazním jednotkám. Také britské jednotky účastnící se této invaze dostávají americké znaky se žlutými lety, i když nadále létaly s britskými posádkami. Důvodem byla nevraživost mezi Angličany a Francouzi, tím se mělo vyhnout případným vzájemným střetům.

V červnu je vydáno nové nařízení Technical Order 07-1-1, zabývající se vodou ředitelnými barvami Sadn 26 a Sea Green 28, v záležitosti týkající se znevýraznění obrysů letadel na horních plochách, a také standardní Black 44 na spodních plochách pro oblasti, kde byla doporučena. Tím vlastně bylo oficiálně odsouhlaseno používání těchto barev, což se neoficiálně dělo již několik měsíců. O dva měsíce později je předpis Spec 24144 novelizován, a povoluje používání barev Medium Green, Insignia White a Sand místo Dark Olive Drab na horních plochách. Týž předpis určuje také Medium Green jako barvu používanou na skvrny pro horní plochy, mající za cíl znevýraznit obrysy křídel a ocasních ploch. Není však řečeno, zda se to týká továren, nebo též každé jednotky.



Krásný příklad barev používaných na cvičných letadlech již od roku 1928. Trup je zbarven Light Blue 23, křídla a ocasní plochy Yellow 4, směrovka s jedním modrým a třinácti bílo-červenými pruhy. (Ve skutečnosti Light Blue 23 nebyla tolik světlá jak by naznačoval její název. Light ji mělo odlišit od ještě tmavší modré, která se používala pro pruh na směrovém kormidle.) Tento North American BT-9 namá žádné znaky na trupu, což odpovídá předpisům.

Manfred von Richthofen

Jan Zahálka
Petr Aharon Tesař





Richthofenův Albatros D III D 789/17, Jasta 11. Za povšimnutí stojí doretušované kříže na trupu i stojánku, který podpíral letoun ve vodorovné poloze.

Velmi známé čínské přísloví o „obrazech a oknech" se nehodí na nic lépe než na letectvo za 1. světové války. Fotografie jsou okny do historie, jimiž lze pozorovat okamžiky minulosti. Muži a jejich letouny zachycené na fotografiích tvoří krátký, ale jedinečný časový úsek, který se již nikdy nevrátí. Nic podobného neexistovalo ani předtím, ani potom. Avšak naštěstí mnoho z těchto okamžitků bylo zachyceno na film a uchováno ve prospěch historie a poučení novým generacím.

Rittmeister Manfred von Richthofen je pravděpodobně nejznámnější a zároveň nejrozporuplnější osobností tohoto období. Jeho kariéra obsahuje mnohé prvky, které dělají právě letectvo 1. světové války tolik fascinujícím. Pouze zde lze spatřit poslední slábnoucí prvky rytířství. Struktura německé společnosti té doby pravděpodobně obsahovala mnohem více z oné středověké příchuti smyslu pro čest a rytířskost než u všech ostatních válčících států. A právě okolo postavy von Richthofena nastala situace, kdy se jedni historici snaží prosadit jeho osobnost jako nejlepšího a nejodvážnějšího stíhače silného ducha a idol svého národa. Druhá skupina autorů na něho poukazuje jako na cynika, zbabělce, prospěcháře, sobce a zrádce. Dopátrat se dnes skutečné pravdy po mnoho desetiletí zkreslované na tu i onu stranu je téměř nemožné. Mnohé studie se totiž v různých bodech shodují a v jiných opět diametrálně liší.

Mnozí historikové (kritici) Richtohofenovi vyčítají, že na listině jeho vítězství je mnoho dvoumístných a snadno zranitelných letounů. Je si však třeba uvědomit, že byla válka a že prvořadým úkolem každého stíhacího letce byla povinnost nepřipustit pozorovacím letounům nepřítele, aby jakýmkoli způsobem mohly ohrozit vlastní (v tomto případě tedy německé) pozemní jednotky. Navíc dvoumístné letouny nebyly vždy jen snadnou kořistí. Vždyť sám von Richthofen byl takovým strojem jednou sestřelen (viz dále). Vzdálený poměr ke svým vrstevníkům je rovněž jedním z mnoha tajemství, obklopujících tohoto muže. Když byl nakonec sestřelen a mrtev, jeho nepřátelé pro něj uspořádali honosný vojenský pohřeb se všemi poctami.

Baron Manfred von Richthofen se narodil 2. května 1892 v pruském městě Breslau, jako syn císařskoněmeckého majora Albrechta von Richthofena, jehož ženě se narodili ještě dva Manfredovi mladší sourozenci Lothar a Bolko. Všichni tři získali letitý šlechtický titul.

Manfred měl již od dětství rád jízdu na koni, rád lovil zvěř i ryby, dobře plaval. Podle vzoru otce se tak pomalu připravoval na svou vojenskou kariéru. V jedenácti letech byl odeslán do vojenské školy ve Wahlstattu. Tady ovšem nijak zvlášť nevynikal v obvyklém spartánském fyzickém výcviku ani ve studiu. Svou odvahu však dokázal jednoho dne tím, že vyšplhal na věž místního kostela, na jejímž vrcholu uvázal kapesník. Po úspěšném ukončení kadetního a důstojnického výcviku v Lichterfelde nastoupil roku 1911 do berlínské vojenské akademie. V 19 letech započal službu u Ulanen — Regiment Kaiser Alexander III Nr. 1 a zúčastnil se mnohých předválečných jezdeckých soutěží. Koncem roku 1912 měl již hodnost poručíka.

Po vypuknutí 1. světové války řekl važně: „Je povinností každého Němce vrhnout se na každého nepřítele, s nímž se setká." Bylo to na počátku války, kdy se kavalerista Richthofen dostal při plnění úkolu tak daleko na východ do Polska, že byl téměř zajat ruskými vojáky. Převelen na západní frontu brzy padl do francouzské léčky a ztratil většinu z patnácti mužů své jezdecké hlídky.

„Jestliže přežiji tuhle válku," napsal do jednoho z mnoha dopisů, „potom budu mít víc štěstí než zdravého rozumu." Západní fronta, přeplněná zákopy a ostnatými dráty, nebyla místem pro kavalérii a po dalších osmi měsících, znechucen sérií úkolů, při nichž se sám mnohokrát popsal jako „chovné prase" nebo „sklepní hrdina", se nakonec rozhodl odstoupit od svého postavení do fukce náhradního důstojníka, a ačkoli to později popřel, oznámil, že měl potíže se svým velitelem, jemuž řekl, že nepřišel do války jíst sýr a vejce. V jeho případě byla žádost o přeřazení schválena a roku 1915 byl von Richthofen tentokrát zařazen k vojenskému letectvu.

„To nevěstí nic dobrého, má-li jezdecký důstojník létat na něčem jiném než na svém koni," řekl von Richthofen, ale zároveň projevil i smysl pro humor v tom, jak popsal své pocity z prvního „svezení se" v letounu: „Zjišťuji, že asi nebudu schopen být pilotem, všechny papírové peníze mi zmizely, letecká helma byla stržena vzduchem, šála mi odlétla. Neměl jsem důkladně zapnutý kabát, za chvíli jsem byl úplný chudák. To všechno mi zůstalo bez užitku někde hluboko na zemi. . . "

Mladý baron vytrval, brzy se stal kvalifikovaným pozorovatelem sloužícím nejprve na ruské frontě a později v Belgii u první německé bombardovací jednotky v Ostende B.A.O — Brieftauben-Abtailung-Ostende —, určené k pobřežnímu hlídkování a na protiponorkové patroly a s tím spjaté bombardování (výzbroj letadly třídy „G"). V říjnu byl von Richthofen přeložen k B.A.M. — Brieftauben-Abteilung-Metz, což byla obdobně zaměřená jednotka, ale pro vnitrozemní úkoly. (Obě tvořily základ pro později zformované bombardovací jednotky Kampfgeschwader KG I a KG II).

Po náhodném setkání a rozhovoru s Oswaldem Boelckem v železničním jídelním voze v říjnu 1915, byl Richthofen inspirován a rozhodnut pro pilotní výcvik. Avšak jeho talent k létání nebyl zdaleka nejlepší. V pilotním kursu si vysloužil přezdívku „In minus", jemuž k ukončení výcviku nestačil počet předepsaných hodin. Při prvním samostatném letu urazil podvozek, při první pilotní zkoušce propadl. Ale na vánoce roku 1915 konečně prošel svou třetí a poslední zkouškou.

Richthofen nejprve sloužil jako pozorovatel, potom jako pilot dvoumístných letounů, posléze v dubnu 1916 přešel na jednomístné stíhací letouny. Po dalším náhodném setkání, v té době s již legendárním Oswaldem Boelckem, v srpnu na východní frontě v ruském Kovelu, přijal von Richthofen nabídku, aby vstoupil do řad jeho nově vznikající stíhací jednotky Jasta 2.

Oswald Boelcke se stal Richthofenovým velkým vzorem a nenahraditelným učitelem. 17. září 1916 vedl tento skvělý muž své žáky do prvního skutečného boje, v němž Richthofen a další čtyři mladí letci získali svá první vítězství. Do oslav tohoto prvního velkého úspěchu Boelckeho jednotky byl zahrnut i přípitek ze stříbrných pohárů naplněných podle středověkého obyčeje pivem. Připíjelo se jak na vítězství, tak i na počest soupeře. Každý letec měl připraven svůj pivní pohár pro ten den, kdy si z něho bude moci připít na své první vítězství. Kromě něj obdržel každý německý letec za své první vítězství velký stříbrný pohár, tzv. Ehrenbecher od velitele bojových leteckých sil („Kogenluft"). A tady se poprvé setkáváme s Richthofenovou ješitností, za níž byl mnohokrát kritizován. Jemu se totiž zvyk přípitku po každém 1. vítězství zalíbil natolik, že si pro sebe nechal u svého berlínského klenotníka do zásoby zhotovit rovných 60 (!) pohárků, z nichž pil po každém svém vítězství.

Dne 16. října 1916 získal M. von Richthofen již své 6. vítězství a k 9. listopadu téhož roku jich měl na svém kontě již 8, přičemž byl velice zklamán a cítil se podveden, že se nestal dalším mužem po Immelmannovi a Boelckem, který po dosažení osmi vzdušných vítězství získal nejvyšší pruské vyznamenání — řád Pour le Mérite. O dva týdny později obdržel jiné vyznamenání.

Dne 23. 11. 1916 získal Richthofen své jedenácté vítězství. Jeho obětí se stal britský jednomístný stíhací letoun D.H.2, pilotovaný slavným majorem Lanoe Hawkerem od 24. squadrony R.F.C. — nositelem řádu Viktoriina kříže, který ve svém letounu zahynul. Kulomet z jeho stroje měl Richthofen připevněn nad dveřmi svého pokoje ve Schweidnitzu. Od okamžiku, kdy Richthofen sestřelil letoun L. Hawkera, byl rozhodnut pro rudé zbarvení svého stroje Albatros, velmi podobné rudému Nieuportu francouzského leteckého esa Jeana Navarre, se kterým létal u Verdunu.

Dne 27. 12. 1916 měl Richthofen na svém kontě patnáct vítězství. 12. ledna 1917 jej dekoroval císař nejvyšším pruským vyznamenáním — řádem Pour le Mérite. Z Richthofena se stává národní hrdina. Je povýšen do hodnosti kapitána (nebo také Rittmeistera — platí pro jezdectvo). Zároveň je pověřen velením vlastní stíhací jednotky Jasta 11.

Richthofen, jakožto velitel Jagdstaffel 11 nezačal špatně — hned při prvním bojovém letu získává sedmnácté vítězství a zároveň 1. vítězství své letky. Do velitelské funkce se pustil s plným nasazením a smyslem pro povinnost, jak to vídal u svého učitele Boelckeho. Mezi létáním radil svým pilotům, jak se v kterém okamžiku boje zachovat. Kupříkladu Kurt Wolff a Karl Almenröder se stali jeho velmi učenlivými žáky, o čemž hovoří počty jejich vítězství (30 a 33), i to, že oba byli dekorováni řádem Pour le Mérite.

Záhady kolem Richthofena se vyskytovaly už za války, a to nejen kolem jeho osoby samé, ale i co se týče jeho individuálních soubojů, osobnosti leteckého velitele, ale jistý čas i okolo nápadného zbarvení jeho letounu. Jak bylo uvedeno výše, baron se rozhodl po porážce L. G. Hawkera létat na rudém Albatrosu D III. Jeho krvavě rudý stroj se stal pověstným na obou stranách fronty. Například francouzští letci jej nazývali „le Diable Rouge" — rudý ďábel, mezi britskými squadronami kolovala pověst, o tom, že rudý letoun musí být pilotován „německou Johankou z Arcu" — jedině žena prý by si přála létat na takto natřeném letounu. Německé noviny psaly o tom, že byly zformovány britské „zabijácké squadrony" létající s jediným cílem — sestřelit rudý letoun. Byla vypsána odměna 5 000 liber pro toho muže, který to dokáže. Avšak skutečnost byla taková, že během února a března 1917 si díky Richthofenově zásluze britské squadrony odepsaly ze svého stavu dalších deset letounů.

V březnu 1917 se na frontě objevil druhý Richthofen, bratr Manfreda Lothar, který byl za asistence svého staršího sourozence zařazen k Jasta 11 s jedinou nalétanou hodinou stíhače. Při prvním společném bojovém letu řekl Manfred Lotharovi: „Leť těsně za mnou a dívej se, co a jak dělám." Lothar byl velmi schopný a učenlivý žák, při třetím společném letu se oddělil z formace a naprosto zkušeně odstranil z nebe svůj první britský letoun.

Počátkem „krvavého dubna", kdy německé letectvo téměř smetlo svého nepřítele z oblohy, měl Richthofen na svém kontě již 33 vítězství (k 2. 4. 1917). Jeho přítel ze staré Boelckovy jednotky Jasta 2 — Werner Voss byl v té době se svými 23. vítězstvími druhý nejúspěšnější letec mezi německými stíhači.

32. Richthofenovou obětí se stal britský letoun B.E.2b. Ve svém hlášení o průběhu boje napsal: „. . . Po dlouhém boji jsem donutil svého protivníka k přistání, ale byl to od něho jen klamný manévr. Přízemním letem, přeskakováním stromů i jiných objektů se snažil uniknout. Poté jsem jej opětovně přimáčkl k zemi a určil za místo jeho nouzového přistání vesnici Farbus, avšak zde se letoun v plné rychlosti roztříštil o dům. Jeho pozorovatel pálil ze svých zbraní až do posledního okamžiku . . ." Pravou pointu toho, proč Richthofen zaznamenal průběh tohoto souboje i do svých pamětí v knize Der Rote Kampfflieger, lze nalézt v posledních slovech záznamu z výše popsaného boje. „. . . Byl to zase jeden případ jejich skvělé odvahy. Bránili se až do konce." Tento a jemu podobné souboje značně ovlivnily Manfredovo nazírání na britské letce: „Velmi mnoho závisí od toho, proti kterému soupeři stojíte, zda máte proti sobě ustrašené Francouze neby ty ostré chlapíky — Angličany . . . Francouz se vyhne, Angličan nikdy."

Za všechny bojové úspěchy dosažené Richthofenem a jeho letci hovoří výsledek ze dne 13. dubna 1917, kdy v jednotlivých bojích Jasta 11 s britskými průzkumnými a bombardovacími letouny bylo sestřeleno 13 strojů pěti německými piloty: „. . Jeden z nás dokonce způsobil zřícení 4 protivníků. Je to poručík Wolff . . ., můj bratr měl 2, Schaefer 2, Festner 2, já 3." (citace M. von Richthofena). V polovině dubna 1917 měl baron Richthofen na svém kontě již 45 uznaných vítězství, čímž překonal i schopné francouzské eso G. Guynemera, který v téže době měl na kontě 36 vítězství, i svého učitele O. Boelckeho, jenž do své smrti dosáhl plných čtyřiceti sestřelů.

V témže období se baronův letoun stal méně nápadným. Jeho letci jej přesvědčili, že jeden rudý letoun představuje velmi přitažlivý cíl, a proto od toho okamžiku

byly všechny stroje Jasta 11 zbarveny rovněž rudou barvou; avšak jediný Richthofen létal s celorudým letounem, stroje ostatních letců nesly určité individuální označení bílou barvou ve formě klikatých čar, prvků a různě sestavených čtverců, případně jiné zbarvení určité části stroje, jako např. Lothara von Richthofena, který byl celý rudý, jen ocasní plochy měl jasně žluté.

Během „krvavého dubna" 1917 si von Richthofen připsal na své konto 21 dalších vítězství, což byl jistě nemalý podíl z celkového počtu sto padesáti britských strojů, zneškodněných v tomto měsíci. Jeho skóre tak vzrostlo na 52 vítězství. 1. května se odebral na dovolenou a velením Jasta 11 pověřil svého bratra Lothara.

Během dovolené se účastnil mnoha návštěv a mítinků u různých leteckých jednotek, také měl možnost vyzkoušet nové letouny v Adlershofu včetně Albatrosu D.V., a projednal s plukovníkem Thomsenem schéma stíhacích eskader.

V okamžiku, kdy čerstvé britské dělostřelecké a pěší jednotky zaútočily na Hindenburgovu linii a kdy se ve vzduchu začaly prosazovat letouny Royal Flying Corps, byl Manfred von Richthofen ještě mimo frontu. Tam se vrátil až 14. června 1917 a stejně jako Oswald Boelcke před rokem, byl pověřen provedením nové německé strategie. Jeho úkolem bylo sestavit první stíhací eskadru Jagdgeschwader (zkráceně JG 1) — mobilní jednotku složenou z několika stíhacích letek, čítající celkem okolo 50 letounů. Jagdgeschwader 1 byla utvořena 22. 6. 1917 ze stíhacích letek Jasta 4., 6., 10. a 11. Výhodou tohoto celku bylo, že užíval stanů a dřevěných hangárů, čímž mu za použití nákladní i vlakové dopravy bylo umožněno operativní nasazení v nejkritičtějších částech bitevní linie. Z toho například plyne i fakt, že Richthofenova a tři další letky byly v červnu nasazeny k ochraně dvoumotorových bombardérů Gotha, odlétávajících bombardovat Londýn a jiná anglická města.

Během oněch několika dnů od návratu z dovolené získal další 4 vítězství, takže do července 1917 vstupoval s 56 sestřely. Richthofen se často přibližoval ke své kořisti ze shora a Albatrosy pod jeho velením létaly ve velkých výškách okolo 6 000 m. Převaha letců jeho JG 1 spočívala i v taktice boje — formace letounů pohybujících se ve velké výšce byla seřazena do ostrého sestupného „V", což umožňovalo, aby se letouny vzájemně kryly v okamžiku, kdy se jako sokoli vrhly na neostražitý spojenecký letoun.

Dne 6. července 1917 byl Rittmeister Manfred Freiherr von Richthofen při útoku na dvoumístný britský letoun F. E. 2d nad oblastí Yper zasažen ze vzdálenosti asi 270 m do hlavy střelcem letounu podporučíkem A. E. Woodbridgem od 20. squadrony R.F.C. Střela zavadila o jeho lebku a Richthofen pozbyl vědomí, avšak ve 150 m výšce se znovu probral a podařilo se mu nouzově přistát poblíž belgického Wervicqu. Odtud byl převezen ambulancí do nemocnice St. Nicholas v Coutrai. Letoun, na němž byl M. von Richthofen toho dne sestřelen, byl se vší pravděpodobností stroj Albatros D. V 1033/17, tedy týž, na kterém získal své 57. a po zotavení i 62. a 63. vítězství.

Koncem července byl baron Richthofen opět v akci a během srpna získal další dvě vítězství. 28. srpna 1917 obdržela Jasta 11 svůj první letoun Fokker Dr. I. F.-102/17, na němž 1. 9. sestřelil 60-tý letoun (R.E.8.) a 3. 9. dosáhl svého 61. vítězství, když donutil k nouzovému přistání letoun Sopwith Pup B 1795 od 61. squadrony, jehož pilot byl zajat. Baronovi nezbyl ani čas na to, aby si nechal u svého berlínského klenotníka zhotovit 61. pohár. Richthofen už nenalézal v létání takové potěšení jako dříve. Po každém letu se cítil podle jeho vlastních slov „zcela vyčerpán". Byl to následek zranění hlavy, po kterém zůstal pravděpodobně v jeho lebeční dutině úlomek lebeční kosti. To se projevilo i v tom, že během následujících tří měsíců si na své konto připsal pouhá dvě vítězství.

V prosinci navštívil továrnu Pfalz, odkud měly náhradou za zastaralé typy přijít nové stroje této firmy.

Počátkem roku 1918 Richthofen definitivně vyměnil letouny Albatros za stroje Fokker Dr.I, s vyšší stoupavostí a obratností, na nichž dosáhl celkem 21 vítězství. V tomto období však projevil jen nepatrný zájem o to, aby se rozrostl celkový počet jeho vítězství, měl před svým nejbližším konkurentem náskok rovných dvanáct sestřelů, a místo toho nasměroval svou energii k výcviku nových pilotů. Ani si neuvědomoval, nakolik byl podoben Oswaldu Boelckemu. Stejně jako jeho starý rádce i on stavěl na základech silné víry v záchranu německého císařství. Stále častěji zdůrazňoval potřebu zachování bojového ducha. „Rozhodujícím faktorem k dosažení vítězství," říkal von Richthofen, „je prostě osobní odvaha."

Takovým příkladem byl i Ernst Udet, v němž Richthofen objevil pro německé letectvo další skvělou osobnost. Sám baron již byl opět ve formě — britský Sopwith Camel byl jeho šestým vítězstvím v posledním roce války, čímž se jeho skóre rozrostlo na 69 uznaných vítězství.

Po 21. březnu se Richthofen ještě jednou pustil celým srdcem do letecké bitvy. Dal rozkaz k přesunu na předsunutou základnu v Lechelle, čerstvě opuštěnou Brity. Dne 27. 3. 1918 dosáhli jednotliví letci JG I rekordního součtu bojových vzletů (118) v průběhu jediného dne (!), aniž by došlo ke ztrátě jediného vlastního stroje. Sám baron sestřelil tři nepřátelské letouny a zvýšil tak své skóre na 73 vítězství. Avšak Richthofen i mnozí další němečtí vojáci cítili, že tento útok byl jejich poslední velkou společnou akcí. Německé dělostřelectvo se přestalo prosazovat pro nedostatek munice, zásobování zálohami i materiálem dosáhlo dolní hranice a v zázemí zvyšující se nedostatek potravin donutil civilisty k úplnému živoření.

Během jarní ofenzívy létal Richthofen a jeho muži z polního letiště Harbonnieres a v prvním dubnovém týdnu získal další čtyři vítězství. Za podpory pozemní střelby sestřelili němečtí letci během března a dubna 1918 na 1 000 nepřátelských strojů. Avšak na Richthofena stále více doléhala deprese z jeho krvavého „povolání". „Po každém boji jsem úplný ubožák," vypověděl o sobě. „Když se opět postavím na zem, jdu do své ubikace a nechci nikoho vidět a nic slyšet."

8. dubna 1918 byla JG 1 přesunuta do Cappy na Sommě, kde několik dnů vydatně pršelo, což nepřispělo ani ke zlepšení Richthofenovy nálady. 20. dubna se trochu vyjasnilo a Manfred von Richthofen v souboji dosáhl svého 79. a 80. vítězství. Letoun, který sestřelil v plamenech jako první, byl Sopwith Camel a pilot tohoto stroje major Richard Raymond-Barker v jeho troskách zahynul.

V pokračujícím souboji se do baronova zaměřovače dostal další „Camel". Jeho 80 a poslední oběť se náhle snášela k zemi se zasaženou hořící nádrží. Pilot tohoto stroje, 19letý poručík D. G. Lewis utrpěl pouze lehké zranění při nouzovém přistání.

Když Richthofen seskočil z cockpitu svého Fokkeru, zdál se být šťastný — opět jubilant — poprvé po několika měsících. „Osmdesát!" zajásal. „To je opravdu slušné číslo!" Jeho přátelé mu srdečně blahopřáli; té noci slavili se svým kapitánem, byly slyšet přípitky jako: „Na jedinečného muže armády!", „Na našeho velitele!", „Na našeho učitele!", „Na našeho kamaráda", „Na eso es!"

Následující den byla neděle 21. dubna 1918. Rudý baron netuší, že naposledy usedá do svého temně rudého Fokkeru Dr. I 425/17. Letmý pohled přes rameno, pozdrav s mechanikem a v několika okamžicích se již vznáší v čele formace, tvořené jeho bratrancem (naprostým nováčkem, letícím na svou první hlídku) — Wolframem von Richthofen a Vfw. Scholzem, následován trojicí H. Weiss, R. Wenzl a E. Karjus. Z následujících událostí i výpovědí letců vyplývá, že vzlétl i H. J. Wolff, přičemž krátce po startu se on a H. Weiss včlenili do formace Jasty 5, která se připojila ke skupině Jasta 11. Setkání Jasta 11 a Jasta 5 bylo pravděpodobně plánováno předem. Vznikla tak mohutná formace Fokkerů Dr. I (Jasta 11) a Dr. I s Albatrosy D.V (Jasta 5, pravděpodobně v plné síle), čítající téměř 20 letounů. Pod Richthofenovým velením piloti společně zamířili podél údolí řeky Sommy k jejímu soutoku s Ancrou.

Západně od Hamelu spatřili dva osamělé letouny nepřítele typu R.E.8, náležející do stavu 3. squadrony AFC. Richthofen dal znamení čtyřem strojům ze sestavy, aby jej následovaly do útoku. Australští letci však zpozorovali blížící se nebezpečí včas a vzájemně se kryjíce přijali boj. Souboj byl veden po dobu 5—8 minut a ze strany posádek R.E.8 s velkým mistrovstvím a odhodláním! Pozorovatel a střelec jednoho z napadených strojů — poručík Banks zřetelně viděl jakýsi trojplošník, zbarvený nejméně na motorovém krytu rudě, jenž se vzepjal a bezvládně propadl k zemi, zatímco další Dr. I zamířil poškozen k domovu. Když se němečtí letci odpoutali, aby se zformovali k novému útoku, oba R.E.8 zmizely v mracích. Protože se australští letci záhy dozvěděli, že přibližně v tomto prostoru a čase havaroval letoun von Richthofena, nebylo z jejich pohledu nelogické, když uplatňovali nárok na jeho sestřelení. Ve skutečnosti sestřelili Dr. I od Jasta 5,



M. von Richthofen v kokpitu Albatrosu D V s červeně natřenou přídí, Jasta 11.



Manfred von Richthofen ve svém Albatrosu D III D 789/17 se členy Jasta 11 v březnu 1917. Na křídle sedí Emil Schaeffer. Stojící zleva doprava: neznámý, Hintsch, Sebastian, Festler, Kurt Wolff, Simon, Otto Brauneck; klečící: Esser, Krefft; sedící vpředu: Lothar von Richthofen.

neboť Jasta 11 ještě žádnou ztrátu neměla.

Když po nezdařeném útoku zamířil von Richthofen zpět k hlavní skupině, dostali se němečtí letci do palby britského protiletadlového dělostřelectva. A právě bílé výbuchy jeho šrapnelů navedly kapitána A. R. Browna, letícího v čele osmičlenné formace stíhacích letounů Sopwith Camel od 209. squadrony RAF, na své soupeře. Souboj na sebe nedal dlouho čekat . . .

Od tohoto okamžiku, kdy se obloha zaplnila na sebe navzájem útočícími letouny, se počaly odvíjet poslední minuty života nejúspěšnějšího stíhače první světové války barona Manfreda von Richthofena.

Průběh následujících událostí byl již mnohokrát popsán v mnoha historických pracech řady autorů a ještě dnes se na pultech zahraničních specializovaných knihkupců objevují publikace, které obsahují životopis M. von Richthofena. Všechny nebo snad téměř všechny mají společného jmenovatele, kterým je konzervativní přístup k objasnění sestřelení Rudého barona. Tento směr zastávají především Angličané a byl jím ovlivněn i kdysi otištěný článek „Konec legendy o červeném letci — Richthofen ve světle pravdy“ . . . Podle této verze došlo v prostoru nad silnicí Sailly-le-Sec a Le Hamel k výše uvedenému souboji, při němž se dle instrukcí od 209. squadrony oddělil nezkušený Wilfred May. Ten se měl při kontaktu s nepřítelem odpoutat a vrátit se zpět na základnu. Toho si ovšem všiml von Richthofen a okamžitě se pustil za tímto nováčkem. Vidina snadné kořisti snad byla i příčinou toho, že se baron přestal zajímat o to, co se děje za ním, a jal se pronásledovat poručíka W. Maye, který se se svým Camelem řítil údolím Sommy na plný plyn, ne výše jak 300 metrů. Tato skutečnost však neunikla kanadskému kapitánovi A. Roy Brownovi, který se okamžitě rozhodl jít W. Mayovi na pomoc. Podařilo se mu dostat se do těsného závěsu za Richthofenův letoun a vypálit dávku ze svých zbraní. Krátce na to se rudý trojplošník zaryl do země . . . .

Toto je tedy varianta historického souboje, jehož vítězem se stal muž, který ani ve svém hlášení, ani nikdy v budoucnosti netvrdil, že on — A. Roy Brown — je pokořitelem Rudého barona. Jemu tato zpráva byla oznámena jako fakt, se kterým se nedokázal dlouhou dobu vyrovnat.

Již od samého počátku byly okolo sestřelení von Richthofena mnohé nejasnosti, které vyplynuly ve prospěch britské RAF (založené 1. 4. 1918 sloučením RNAS a RFC — tedy pouhých 20 dní před sestřelením barona, což byla pro nově vzniklé letectvo obrovská prestiž — a R. Brown se tzv. vyskytl jako na zavolanou).

Takovéto tvrzení ovšem potřebuje náležité vysvětlení. O ně se zasloužil americký badatel P. J. Carisella, který se osobou M. von Richthofena zabýval více jak třicet let. Avšak hlavním směrem jeho intenzívní, precizní badatelské činnosti se stalo oněch několik málo okamžiků života tohoto muže před tím, než se 21. 4. 1918 zřítil k zemi. Své poznatky shrnul v knize „Who killed the Red Baron?“ (Kniha byla vydána již v roce 1969 nakladatelstvím AVON v USA).

Ve výše uvedené problematice, jíž se pan Carisella zabýval, není snad detailu, který by mu unikl. Za dlouhá léta bádání se mu podařilo shromáždit velké množství jedinečných relikivií a dalších cenných památek na Richthofena a jeho pověstný Fokker Dr. I 425/17, ve kterém zahynul. Jednoznačně například vyvrátil tvrzení, že právě tento stroj byl celý zbarven červeně. Již z fotografií jasně vyplývá, že cáry potahového plátna na směrovém kormidle vraku Richthofenova stroje mají jinou — bílou barvu. Podle kusu vyříznutého plátna z trupu letounu a dle výpovědí autentických postav se podařilo ověřit tvrzení, že baronův stroj byl skutečně temně rudý na horních a bočních plochách, čímž se lišil od všech ostatních jasně červených letounů Jasta 11. Pouze plátnem potažené středy kol Richthofenova Fokkeru byly rovněž jasně červené, stejně jako motorový kryt.

Mezi další autentická a velice cenná svědectví patří i 1 400 dopisů napsaných pod dojmem Richthofenova sestřelu a jeho pohřbu o den později 22. 4. 1918, které se Carisellovi podařilo shromáždit díky osobním kontaktům s německými, britskými, australskými piloty i pozemními střelci. Mnohé dosud nepublikované fotografie a filmové záběry, na nichž figuruje von Richthofen, patří rovněž mezi cenná svědectví na baronovu osobu v Carisellových sbírkách. Australští odborníci, kterým z pochopitelných důvodů rovněž velmi záleželo na objasnění „případu Richthofen“, se o Carisellově sbírce vyjádřili v tom smyslu, že jeho materiály jsou daleko hodnotnější a preciznější než sbírka na tohoto „rytíře vzduchu“ obsažená v australském vojenském muzeu. Jedním z nejplatnějších svědků byl pro Carisellu Richthofenův nejmladší bratr — baron Karl Bolko von Richthofen.

Carisella při své práci vzal v potaz naprosto všechny možné varianty o sestřelení „rudého barona“. Použitá vylučovací metoda postupně zúžila okruh potenciálních přemožitelů von Richthofena. Byli jimi: již zmíněný kapitán A. R. Brown od 209. squadrony RAF se svým známým Sopwith Camel B7270, australský protiletadlový kulometčík seržant C. B. Popkin od 24. australské kulometné setniny střílející ze zbraně Vickers a z několika dalších střelců australského pozemního vojska, kteří pálili po von Richthofenovi — seržant Alfred G. Franklin od 110. setniny (kulomet Lewis). Při řešení nesrovnalostí okolo Richthofenovy osoby zašel Carisella i do takových detailů, jakým byla například jím osobně provedená exhumace baronova prvního hrobu v Bertangles.

V tomto bodě je třeba objasnit, proč tolik záleželo na jednoznačném vyřešení „případu Richthofen" i australským historikům. Již v momentě sestřelení „rudého barona" vznikly totiž dvě základní varianty; podle první z nich se pokořitelem von Richthofena stal kanadský stíhač R. Brown, podle druhé jeden ze střelců australského expedičního sboru, jak je uvedeno výše. Pan Carisella ve své knize uvádí, že se mimo jiné osobně seznámil s doktorem, který provedl ohledání a přípravu k pohřbení Richthofenova těla. Tímto mužem byl Australan Ted McCarty, který měl celých 17 let jednoznačný důkaz o pokořiteli „rudého barona" na dosah ruky. Předmětem doličným byla kulka, která McCartymu doslova vypadla do ruky při sejmutí letecké kombinézy z mrtvého Richthofena. Podle autentické výpovědi McCarty kulku okamžitě uschoval do vlastní kapsy jako suvenýr, se kterým se nikdy nepochlubil. Bohužel však tato relikvie zmizela v roce 1935 ze světa v okamžiku, kdy McCarty po smrti své matky pálil její písemnosti i některé osobní věci, mezi kterými byla nedopatřením i ona jediná střela, která smetla z nebe jednoho z posledních rytířů vzduchu.

A jak to tedy ve skutečnosti bylo? Začneme od konce. Neoddiskutovatelným faktem je, že von Richthofen byl sestřelen ze země! V momentě, kdy zcela zaujat pronásledováním mladého a nezkušeného W. Maye zalétl tak hluboko a nízko do sektoru obsazeného australskými pozemními expedičními jednotkami, bylo vlastně jen otázkou času, kdy a jak bude jeho stroj zasažen. Jeho pronásledovatel R. Brown se nepatrně vzdálil, toho využili střelci, kteří byli čelně k Richthofenovu letounu. Pálit nemohli dlouho, ale stačilo to k tomu, aby je Richthofen zaznamenal a prudkou pravou stoupavou zatáčkou se snažil uniknout z dosahu jejich střelby. Tento manévr byl však především ovlivněn skutečností, že u jednoho z Richthofenových kulometů Spandau, výrobního čísla 1795ˣ došlo v rozhodujícím okamžiku ke zlomení úderníku a následnému zaseknutí druhého kulometu. Sám, hluboko v nepřátelském postavení, provedl onen poslední osudný pohyb kormidly a uvedl letoun do již zmíněné pravé zatáčky. Krátce poté se baronův stroj zřítil k zemi poblíž Corbie Hill.

V okamžiku, kdy Richthofen byl s letounem nakloněn vpravo a snažil se, zbaven palebné síly, o co nejrychlejší únik z pasti, ve které se ocitl, dostal se do výborné pozice pro střelbu jiného protiletadlového postavení. Odtud na něho vypálili svou dávku seržant Cedric Basset Popkin a Rupert F. Weston, oba od 24. kulometné australské setniny 4. divize.

Rozhodujícím faktem zůstává, že tělo von Richthofena bylo zasaženo pouze jedinou střelou, která do něho vnikla z pravé spodní strany zad a zasáhla srdce. Z toho jednoznačně vyplývá, že střela mohla být vypálena jedině ze země, což bylo potvrzeno i lékařem, který Richthofenovo tělo po převozu do jednoho z hangárů na letišti 3. squadrony australského letectva v Paulainville prohlédl.

Následujícího dne byl von Richthofenovi vystrojen honosný vojenský pohřeb se všemi poctami, jakých byl muž jako on hoden. Šest kapitánů z okolních squadron neslo vysoko na ramenou jeho vyzdobenou rakev směrem ke hřbitovu v Bertangles. Před rakví kráčel anglický kaplan, po stranách vzdávali poctu australští a britští vojáci, opodál salutovali britští důstojníci. Květinové věnce zdobící Richthofenův hrob byly doručeny osobně zástupci blízkých australských a britských squadron.

„Nabít! Zacílit! Pal!" tři povely a tři salvy se ozvaly mezi stromy, jakožto poslední pocta nejlepšímu německému letci. Navíc došlo k pronesení přípitku na jeho počest, končícímu slovy: „. . . Richthofen! Náš výtečný nepřítel!" Ani jeden muž si neodmítl na jeho památku připít.

Z britských zpráv: „Richthofen je mrtev. Všichni letci, kteří jej znali, cítí lítost nad ztrátou tohoto letce, jednoho z posledních rytířů vzduchu . . . Mnozí si jistě přáli být hrdi na to, že Richthofen zhyne v akci jejich rukou, ale každý čestný muž našeho letectva si přál být hrdý na okamžik, kdy bude moci potřást rukou tomuto muži upadnuvšímu do zajetí."

Den po pohřbu svrhli britští letci na německé letiště věnec a toto poselství: „Německému letectvu. Rittmeister baron Manfred von Richthofen zahynul ve vzdušném boji 21. dubna 1918. Byl pohřben se všemi vojenskými poctami.

Od: „British Royal Air Force".

Na památku Manfreda von Richthofena byl jeho pokoj v rodinném domě ve Schweidnitzu zařízen zcela stylově. Nad dveřmi byl připevněn kulomet pocházející z letounu D.H.2 majora Lance G. Hawkera, nad krbem byl umístěn Richthofenův velký portrét. Na římse tohoto krbu stál velký pohár „Ehrenbecher", okolo něho ostatní malé stříbrné, tolik kritizované poháry. (Tyto poháry a mnoho dalších relikvií z Richthofenova domu zabavila v roce 1944 Sovětská armáda a dodnes jsou součástí sbírek muzea poblíž Moskvy. Sovětská strana o návratu těchto exponátů do SRN neuvažuje . . .)

Lustr zavěšený pod stropem je zhotoven z leteckého hvězdicového rotačního motoru — opravdu velmi stylové. Navíc jeden z letounů Fokker Dr. I, 152/17, na němž Richthofen za války létal, byl po válce na jeho počest vystaven v Berlíně. Avšak tento stroj byl bohužel zničen během bombardování ve druhé světové válce.

Hřbitov v Bertangles nebyl určen k tomu, aby se stal po smrti posledním místem jeho odpočinku. Po válce byly neúplné ostatky (lebka a horní část těla) znovu pohřbeny ve Fricourtu, kde se nacházelo již na 18 000 pohřbených padlých Němců neznámých jmen. Bolko von Richthofen si v listopadu 1925 udělal cestu do Fricourtu, aby odtud odvezl ostatky Manfreda ke konečnému pohřbení v Berlíně. Uzavřeno do nové zinkové rakve bylo jeho torzo přemístěno pod kostel ve Schweidnitzu, kde byl krátce po válce pohřben jeho otec Albrecht a bratr Lothar, který zahynul při letecké katastrofě civilního letadla 4. července 1922. Nový pohřeb se stal národní záležitostí. Ostatky Manfreda byly převezeny do Berlína 18. 11. 1925 k novému pohřbení. Na 20. 11. byl naplánován státní pohřeb v Gnadenkirchenu, kde byly ostatky uloženy mezi státní letecké prapory vytažené na půl žerdi. U jeho rakve stáli čestnou stráž dva muži — věrní letci, dekorovaní rovněž řádem Pour-le-Mérite — Josef Veltjens a Kurt Wüsthoff. Potom byla rakev s ostatky Manfreda von Richthofena odnesena dalšími osmi německými letci, dekorovanými rovněž řády Pour-le-Mérite a spuštěna do hrobu, do něhož polní maršál von Hindenburg — prezident Německé republiky — hodil jako první hrst hlíny. Náhrobní kámen byl usazen na své poslední místo.

Tento akt byl připomenut po dvaceti letech 21. 4. 1938 v memoriálu, který osobně vedl Hermann Göring, první velitel „Jagdgeschwader Richthofen", později Generalfeldmarschal Luftwaffe. Ani jeho hlavní nepřátelé na něho nikdy nezapomněli . . .

Roku 1969 objevil Carisella při exhumaci Richthofenova původního hrobu v Bertangles pozůstatky dolní části jeho těla. Ostatky byly předány německému plukovníkovi K. Schmidtovi — vojenskému leteckému atašé v Paříži. Bohužel však plukovník Schmidt zemřel a panu Carisellovi se do vydání knihy nepodařilo zjistit jejich poslední osud.

Jisté je, že ani berlínský Invalidenfriedhof — hřbitov německých hrdinů (bývalá část NDR) se nestal posledním místem Richthofenova spočinutí. V roce 1976 byla rakev s jeho ostatky opět vyjmuta a převezena k novému uložení na wiesbadenském hřbitově Sudfriedhof.

Veliký náhrobní kámen z východoberlínského hřbitova nesoucí Richthofenovo jméno je v současné době umístěn před administrativní budovou NATO ve Wittmundu.

Manfred von Richthofen byl během své služby u císařského letectva dekorován celkem 25 vysokými vojenskými řády, odznaky a medailemi, mezi které patřily například:

- Pour le Mérite
- Železný kříž 2. stupně
- Železný kříž 1. stupně
- Řád dynastie Hohenzolernů — rytířský kříž s meči
- Řád královské dynastie Oldenburgů
- Saský vojenský řád sv. Henry
- Griffonův kříž
- Filipův hessenský řád
- Kříž Lippe Schaumburgův
- Rakousko-uherský řád Svaté koruny
- Rakousko-uherský řád Císařské železné koruny
- Rakousko-uherský Záslužný kříž
- Bulharský vojenský řád Za chrabrost
- Turecká hvězda z Gallipoli
- Turecká Imtjazová medaile
- Turecká Liakatova medaile

Přehled oficiálně uznaných sestřelů von Richthoffena (pořadí, datum, oblast, sestřelený letoun):

ˣ Fragmenty obou kulometů č. 695 a 1795 jsou součástí sbírek v Kanadě a Austrálii. Carisella vlastní závěr a zlomený úderník kulometu 1795.

1 — Sept. 17, 1916, Villers-Plouich	F.E.26
2 — Sept. 23, 1916, Beugny	Martinsyde
3 — Sept. 30, 1916, Freicout	F.E. 2b
4 — Oct. 7, 1916, Ypres	B.E. 12
5 — Oct. 10, 1916, Ypres	B.E. 12
6 — Oct. 16, 1916, Ypres	B.E. 12
7 — Nov. 3, 1916, Loupart Wood	F.E. 2b
8 — Nov. 9, 1916, Beugny	B.E. 2c
9 — Nov. 20, 1916, Guedecourt	B.E. 12
10 — Nov. 20, 1916, Guedecourt	F.E. 2b
11 — Nov. 23, 1916, Bapaume	D.H. 2
12 — Dec. 11, 1916, Mecatel	D.H. 2
13 — Dec. 20, 1916, Monchy-le-Preux	D.H. 2
14 — Dec. 20, 1916, Noreuil	F.E. 2b
15 — Dec. 27, 1916, Ficheux	F.E. 2b
16 — Jan. 4, 1917, Metz-en-Coutrure	Sopwith Pup
17 — Jan. 23, 1917, Lens	F.E. 8
18 — Jan. 24, 1917, Vitry	F.E. 2b
19 — Feb. 1, 1917, Thelus	B.E. 2e
20 — Feb. 14, 1917, Loos	B.E. 2b
21 — Feb. 14, 1917, Maxingarbe	B.E. 2d
22 — Mar. 4, 1917, Acheceville	Sopwith 1 1/2 Strut.
23 — Mar. 4, 1917, Loos	B.E. 2d
24 — Mar. 3, 1917, Souchez	B.E. 2c
25 — Mar. 9, 1917, Baileul	D.H. 2
26 — Mar. 11, 1917, Virny	B.E. 2d
27 — Mar. 17, 1917, Oppy	F.E. 2b
28 — Mar. 17, 1917, Virny	B.E. 2c
29 — Mar. 21, 1917, La Neuville	B.E. 2c
30 — Mar. 24, 1917, Givenchy	Spad 7
31 — Mar. 25. 1917, Tilloy	Nieuport
32 — Apr. 2, 1917, Farbus	B.E. 2b
33 — Apr. 2, 1917, Givency	Sopwith 1 1/2 Strut.
34 — Apr. 3, 1917, Lens	F.E. 2d
35 — Apr. 5, 1917, Lembras	Bristol F2A
36 — Apr. 5, 1917, Quincy	Bristol F2A
37 — Apr. 7, 1917, Mercatel	Nieuport
38 — Apr. 8, 1917, Farbus	Sopwith 1 1/2 Strut.
39 — Apr. 8, 1917, Virny	B.E. 2e
40 — Apr. 11, 1917, Willerval	B.E. 2c
41 — Apr. 13, 1917, Vitry	R.E. 8
42 — Apr. 13, 1917, Monchy	F.E. 2b
43 — Apr. 13, 1917, Henin	F.E. 2b
44 — Apr. 14, 1917, Bois Bernard	Nieuport
45 — Apr. 16, 1917, Bailleul	B.E. 2c
46 — Apr. 22, 1917, Lagnicourt	F.E. 2b
47 — Apr. 23, 1917, Mericourt	B.E. 2c
48 — Apr. 28, 1917, Pelves	B.E. 2e
49 — Apr. 29, 1917, Lacuse	Spad
50 — Apr. 29, 1917, Inchy	F.E. 2b
51 — Apr. 29, 1917, Roeux	B.E. 2d
52 — Apr. 29, 1917, Billy-Montigny	Nieuport
53 — June 18, 1917, Strugive	R.E.8
54 — June 24, 1917, Ypres	Spad
55 — June 26, 1917, Keilbergmelen	R.E. 8
56 — June 25, 1917, Le Bizet	R.E. 8
57 — July 2, 1917, Deulemont	R.E. 8
58 — Aug. 16, 1917, Houthulster Wald	Nieuport
59 — Aug. 26, 1917, Poelcapelle	Spad
60 — Sept. 1, 1917, Zonnebeke	R.E. 8
61 — Sept. 3, 1917, Bousbecque	Sopwith Pup
62 — Nov. 23, 1917, Bourlon Wood	D.H. 5
63 — Nov. 30, 1917, Moevres	S.E. 5A
64 — Mar. 12, 1918, Nauroy	Bristol F2B
65 — Mar. 13, 1918, Gonnelieu	Sopwith Camel
66 — Mar. 18, 1918, Audigny	Sopwith Camel
67 — Mar. 24, 1918, Combles	S.E. 5A
68 — Mar. 25, 1918, Contalmaison	Sopwith Camel
69 — Mar. 26, 1918, Contalmaison	Sopwith Camel
70 — Mar. 26, 1918, Albert	R.E. 8
71 — Mar. 27, 1918, Aveluy	Sopwith Camel
72 — Mar. 27, 1918, Foucaucourt	Bristol F2B
73 — Mar. 27, 1918, Chuignolles	Bristol F2B
74 — Mar. 28, 1918, Mericourt	A.W.F.K.
75 — Apr. 2, 1918, Moreuil	R.E. 8
76 — Apr. 2, 1918, Moreuil	R.E. 8
77 — Apr. 6, 1918, Villers-Bretonneux	Spad
78 — Apr. 7, 1918, Villers-Bretonneux	Spad
79 — Apr. 20, 1918, Bois-de-Hamel	Sopwith Camel
80 — Apr. 20, 1918, Villers-Bretonneux	Sopwith Camel

Seznam použité literatury:

Periodika: Cross and Cockade roč. 1968, 1969, 1970, 1971
Albatros Fighters in Action
Fokker Dr. I in Action
Křídla vlasti
Letectví a kosmonautika
WWI Aero
Knihy: Knights of the Air-E.Bowen
Who killed the RED BARON — P. J. Carisella and J. W. Ryan
Von Richthofen and the flight Circus
Der Rote Kampfflieger
The first war Aeroplanes — W. E. Barret
Manfred von Richthofen — The man and aircraft he flew — D.Barker
Samoloty mysliwskie pierwszej wojny swiatowej — T. Goworek
Pour le Mérite and Germany s first Aces-Angolia/Hackney
The Fokker Triplane-Alex Imrie
Aviation Awards of Imperial Germany in WWI

Letadlové lodi třídy Kijev

Ivo Pejčoch

Jak již jsme na stránkách HPM několikrát konstatovali, cesta Sovětského svazu k postavení klasické letadlové lodi byla dlouhá a trnitá, lemovaná neúspěchy a neschopností sovětského průmyslu a výzkumné základny. První snahy tohoto druhu se datují již do druhé poloviny dvacátých let, kdy vznikly projekty na přestavbu bitevní lodi Michail Frunze ex. Poltava, bitevního křižníku Izmail a cvičné lodi Komsomolec na letadlové lodi. V důsledku nedostatku finančních prostředků a první světovou i občanskou válkou rozvráceného průmyslu, jenž nedokázal v dané době podobnou akci zvládnout, vše nakonec nepřekročilo stadium projektu. Podobně dopadly rovněž návrhy na stavbu letadlových lodí z konce třicátých let, které skončily také na papíře. Ke zmíněným problemům se nyní připojila i určitá nechuť Stalina a některých jeho nejbližších spolupracovníků k lodím tohoto druhu. Znovu se o potřebě nosičů letecké techniky začalo hovořit v druhé polovině padesátých let, když byl do čela admirality postaven schopný a razantní admirál Sergej Gorškov, vyznavač rozsáhlých oceánských operací. Pro vzdušné krytí hladinových svazů pochopitelně potřeboval letouny z palub letadlových lodí, proto byl jedním z hlavních iniciátorů jejich stavby. Prvním krokem k získání plnohodnotného těžkého nosiče byl program výstavby vrtulníkových křížníků třídy Moskva z šedesátých let (byly popsány v HPM č. 8/92), po dokončení dvou křížníků byl program zastaven ve prospěch lodi nového typu, jež je předmětem tohoto článku. Ze stejného důvodu zůstaly na papíře i projekty větších vrtulníkových nosičů. Předem snad stojí zato zmínit, že po třídě Kijev následovala třída Tbilisi (nyní Admirál Kuzněcov), kde letouny startují pomocí skokanského můstku, neboť ruský průmysl nebyl schopen spolehlivé startovací katapulty dodat, a nakonec třída Uljanovsk. Je ironií, že konečně plnohodnotná loď s nukleárním pohonem a palubními katapulty stála dlouho nespuštěna na vodu v nikolajevských loděnicích, až ji Ukrajinci začali podle posledních zpráv rozebírat a šrotovat. Konečně i druhá loď třídy Kuzněcov, Varjag (ex. Riga) rovněž čeká na dokončení a není zcela jasné, zda k němu vůbec dojde.

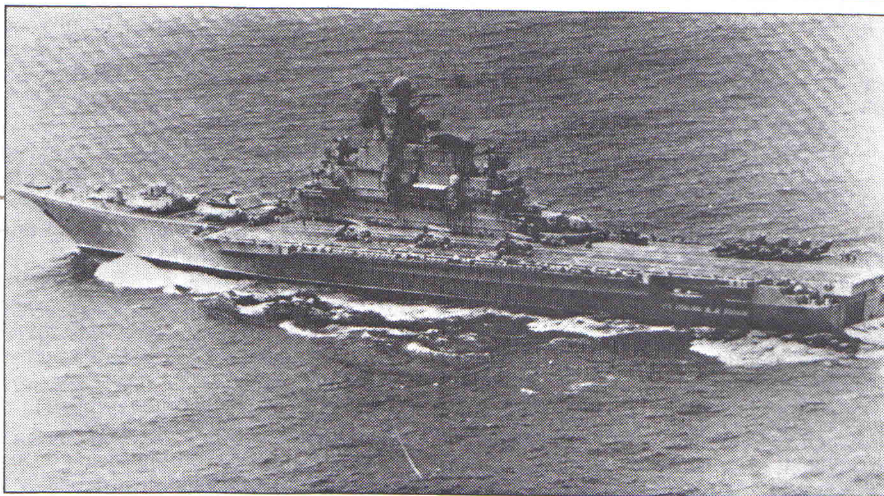
Po malém odbočení, stručně přibližujícím vývoj těchto plavidel v bývalém SSSR, se vrátíme k předmětu našeho článku. Počátkem sedmdesátých let byly započaty stavební práce na první lodi nové třídy, která právem zaujala světové odborníky i laickou veřejnost. Plavidlo vzniklo skutečně neobvyklé, jakýsi hybrid mezi letadlovou lodí a raketovým křižníkem, kumulující v sobě možnost nasazení letecké techniky i palebnou sílu reaktivních a hlavňových bojových systémů. Těmito přednostmi se také Sověti vždy chlubili a taktně přitom zamlčovali, že klasickou letadlovou loď v té době nedokázaly jejich loděnice postavit. Nicméně výsledek práce sovětských konstruktérů je natolik zajímavý, že po uplynulé desetiletí byl nejčastěji fotografovanou a zmiňovanou třídou sovětských válečných lodí.

Trup lodi má největší délku 273 metrů, letová paluba je vysosena pod úhlem 4, 5° a sahá přibližně po dvou třetin délky plavidla, je dlouhá 189 metrů. Na pravoboku se nachází kompaktní ostrov s velitelským můstkem, anténami radiolokačních, spojových a navigačních systémů, stanovištěm řízení letového provozu a dalšími životně důležitými prostory. V zadní polovině ostrova vyúsťuje nad loď komín. Přední část letadlové lodi plní úlohu platformy pro rozličné protivzdušné, protiponorkové a protilodní zbraňové komplexy.

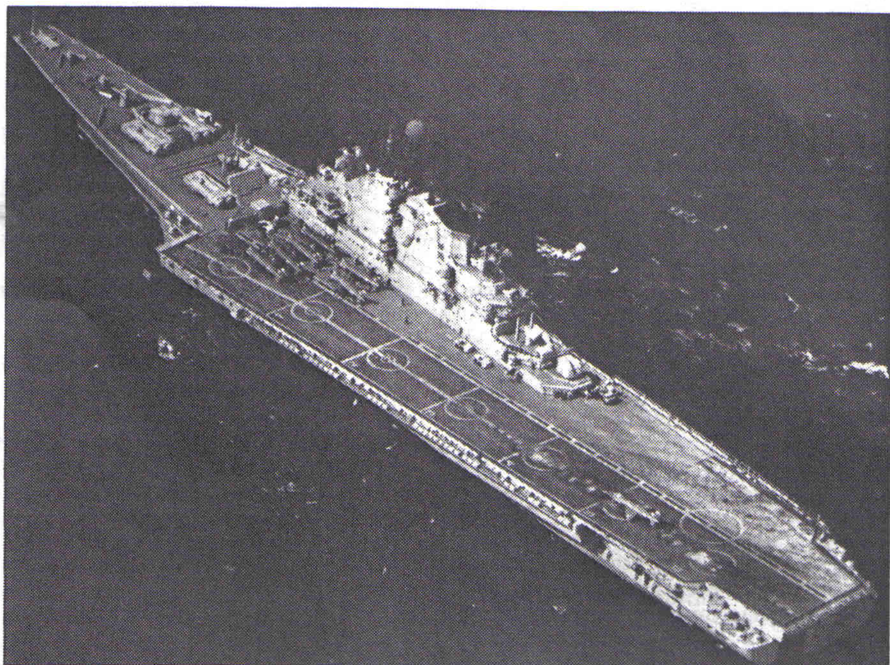
Letový park tvoří čtrnáct vrtulníků typu Kamov Ka-25 či Ka-27 v protiponorkové a záchranné verzi, na lodích je i stroj pro navádění řízených reaktivních střel. Jediným typem letounu, který byl na paluby zařazen, je kolmo startující stíhací bombardér Jakovlev Jak-38, kterých je použito zpravidla rovněž čtrnáct. Pochopitelně existují odchylky od uvedených počtů v závislosti na předpokládaný charakter bojové činnosti. Z hangáru na palubu vy-

vážejí leteckou techniku dva výtahy, jeden je umístěn za ostrovem a má rozměry 19 krát 5 metrů, druhý se nachází vedle ostrova po jeho levé straně a zabírá polochu 19 krát 10 metrů.

Třídu Kijev charakterizuje značná rozmanitost zbrojních sytémů, následující řádky je stručně přiblíží. Na přídi jsou za sebou instalovány dva dvanáctihlavňové automaticky nabíjené vrhače hlubinných raketových bomb RBU 6000 o dostřelu šest kilometrů. Za nimi se nachází dvojité odpalovací zařízení protiponorkových raketových torpéd FRAS-1, celý zbrojní komplex je znám jako SUW-N-1, pro tento systém je na lodi asi dvacet torpéd. FRAS-1 nese pětikilotunovou bojovou jadernouhlavici a je považován za ekvivalent amerického systému ASROC. Dolet raketového torpéda dosahuje přibližně třiceti kilometrů, za základ jeho vývoje posloužila taktická střela FROG, používaná pozemními silami. Za SUW-N-1 lze vidět dvouhlavňovou věž dvouúčelových kanónů ráže 76 mm, stejná věž je instalována i na zadní patě ostrova. Po stranách přední věže se nacházejí dva páry kontejnerů protilodních letounových střel SS-N-12 Sandbox, směrem k ostrovu jsou dva další páry odpalovacích zařízení těchto střel. Pro každý kontejner jsou na palubě ještě náhradní dvě SS-N-12, takže jejich počet dosahuje celkem dvaceti čtyř. Jejich dolet je odhadován na pět set kilometrů, bojová hlavice těchto nadzvukových letounových střel (údajně až 2,5 m) dosahuje hmotnosti 1 000 kilogramů. Mezi zadními páry kontejnerů jsou umístěny na dvojitém odpalovacím zařízení protiletecké raketové střely SA-N-3 Goblet o doletu 55 kilometrů a dostupu 25 kilometrů. Lze použít konvenční bojovou hlavici o hmotnosti 150 kilogramů či jadernou o ekvivalentu 2,5 kilotuny TNT. Druhé dvojité odpalovací zařízení je montováno v zadní části ostrova nad 76 mm kanónovou věž, blíže ke středu. Pro odpalovací rampy je na lodi celkem dvaasedmdesát střel SA-N-3. Vedle zadní dělové věže na boku lodi a poblíž rohu, spojujícím přední část plavidla s hranou letové paluby, jsou umístěna dvě dvojitá odpalovací sila protileteckých raketových střel SA-N-4 Gecko o dostřelu 6 kilometrů, letadlová loď disponuje celkem šestatřiceti střelami tohoto typu, určenými k boji s letouny v menších vzdálenostech. Po okrajích pla-

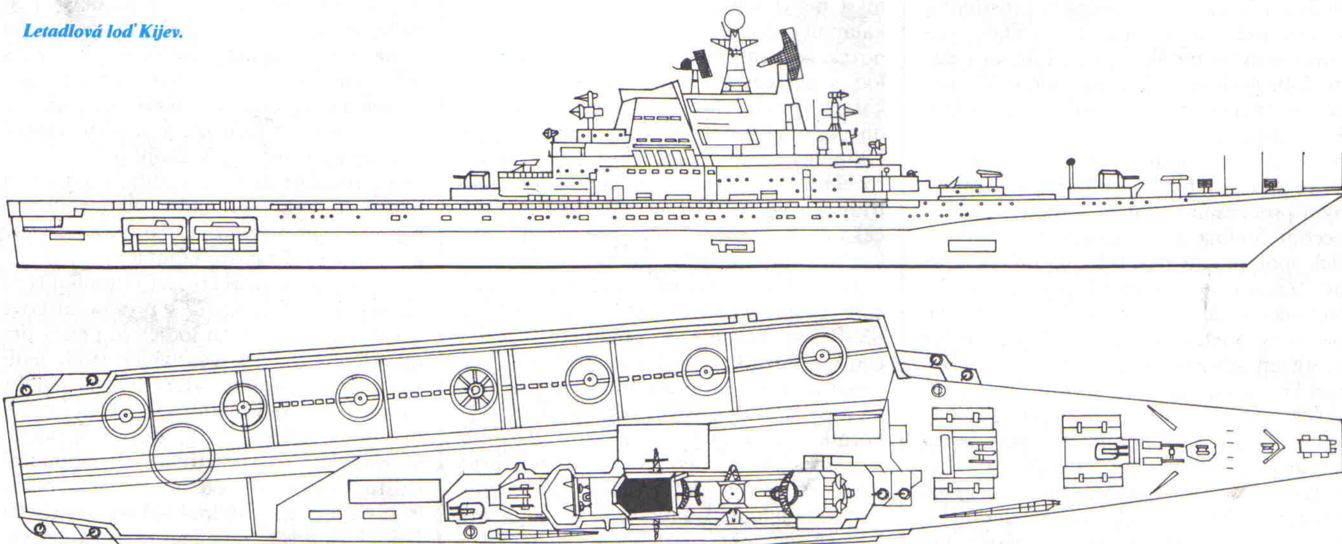


Další pohled na letadlovou loď Minsk.
Another picture of the Minsk.



Letadlová loď Minsk s vrtulníky Ka-25 a kolmostartujícími Jak-38 na palubě.
Minsk with Kamov Ka-25 helicopters and VTOL Jak-38 on the flight deck.

Letadlová loď Kijev.

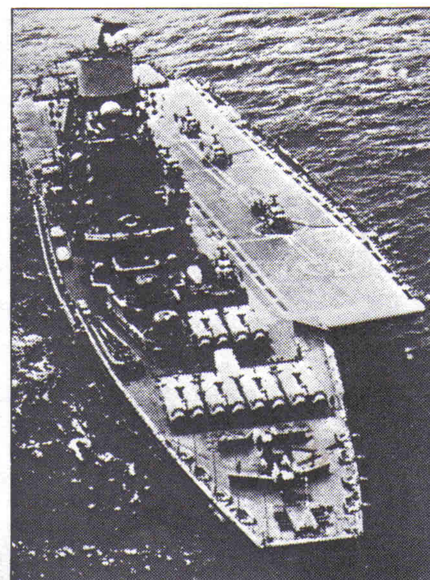


vidla a v čelní straně ostrova se nachází osm šestihlavňových rotačních kanónů AK-630 ráže 30 milimetrů určených k boji s blízkými vzdušnými cíli. Výzbroj doplňují dva pětihlavňové torpédomety ráže 533 milimetrů, mimochodem značně neobvyklá výzbroj pro letadlovou loď. Pohonný systém se skládá ze čtyř turbín s osmi kotly o plném celkovém výkonu 125 000 kilowattů, s nímž loď dosahuje rychlosti až 32 uzlů. Zásoba 7 000 tun pohonných hmot umožňuje při třicetiuzlové rychlosti doplout na vzdálenost 4 000 námořních mil, ekonomická osmnáctiuzlová rychlost dovoluje akční radius až 13 500 námořních mil. Posádku tvoří asi 1 700 mužů.

Stavba první lodi byla zahájena v září 1970, 31. prosince ji spouštějí na vodu a křtí jménem Kijev, v květnu 1975 je dokončena. Následovaly ji sestry Minsk, zahájená v prosinci 1972, spuštěná na vodu v srpnu 1975 a roku 1978 dokončená a Novorosijsk, jejíž kýl založili roku 1975, 4. prosince 1978 ji spouštějí na vodu a roku 1981 dokončili. Sovětům vznikla kuriozní starost, jak totiž oficiálně lodi klasifikovat. Jejich bolševičtí ideologové tento druh lodí vždy označovali za nástroj agrese, kapitalismu a obzvláště USA vlastní, najednou bylo těžko vysvětlit, jakto že tak zrůdnou a nehumánní zbraní první socialistická země, prodchnutá internacionální láskou k lidstvu, disponuje. Vysvětlovat bylo co i Turecku, s kterým byla roku 1937 v Montreaux podepsána námořní smlouva, jejíž jeden článek zapovídal průjezdu sovětských letadlových lodí Bosporem a Dardanely. Letadlové nosiče stavěné v černomožském Nikolajevu však bylo potřeba úžinami dostat do Středozemního moře a dále na oceány. Pro svět tedy byl vynalezen podivný termín letadlový křižník, i když všichni západní odborníci tříd vždy označovali poprávu za letadlové lodi. Ještě absurdnější klasifikace byla později mpřisouzena poměrně velké letadlové lodi Tbilisi, přeznačené na těžký letadlový křižník. Provoz lodí podle západních informací provázely havárie, již čtrnáct dní po zařazení Kijeva do služby na podzim roku 1977 havaroval na jeho palubě stíhací bombardér Jak-38 a způsobil požár. Roku 1979 prý poškodil přistávající Jak-38 palubu Minsku a rozsah poškození si vynutil přestavbu a rekonstrukci z let 1980—1982. Zkušenosti s provozem dosavadních lodí byly zúročeny při výrobě čtvrtého nosiče, pokřtěného Baku. Jeho stavba byla zahájena roku 1978, 17. dubna 1982 jej spouštějí na vodu a roku 1987 dokončují. Určitá zesílení konstrukce se projevila na mírném zvýšení výtlaku, byly použity modernější zbrojní i elektronické systémy, změny tvaru doznal i ostrov, působící kompaktnějším dojmem, připomínající spíše nástavbu třídy Kuzněcov (ex. Tbilisi). Nad ním se tyčí charakteristické mohutné válcové těleso nového radionavigačního systému. Sestava leteckého parku zůstala v podstatě zachována, jen vrtulníků je údajně možno naložit o pět více. Střely SA-N-3 i SA-N-4 jsou vyřazeny, místo nich je použit moderní systém SA-N-9, používající čtyř baterií šesti podpalubních sil, v každém je osminásobný revolverový zásobník s kolmostartujícími raketovými střelami o doletu přibližně patnáct kilometrů. Odpalovacích kontejnetů střel SS-N-12 je zde dvanáct, na přídi jsou vedle sebe v řadě čtyři, před nimi dalších osm a dále blíže k přídi dvě baterie po šesti silech SA-N-9. Třetí se nachází na pravoboku za ostrovem, čtvrtá na levém boku. Děla ráže 76 mm jsou nahrazena dvěma jednohlavňovými věžemi s kanóny kalibru 100 mm na předku ostrova, počet rotačních kanónů ráže 30 mm je zachován, zmizely torpédomety a vrhače RBU 6000. Ty byly nahrazeny dvěma desetihlavňovými vrhači RBU 12 000 o dostřelu dvanáct kilometrů, rovněž automaticky nabíjenými. U starších sester má být systém SA-N-4 rovněž nahrazen novými SA-N-9, přičemž počet nesených SS-N-12 má klesnout na šestnáct.



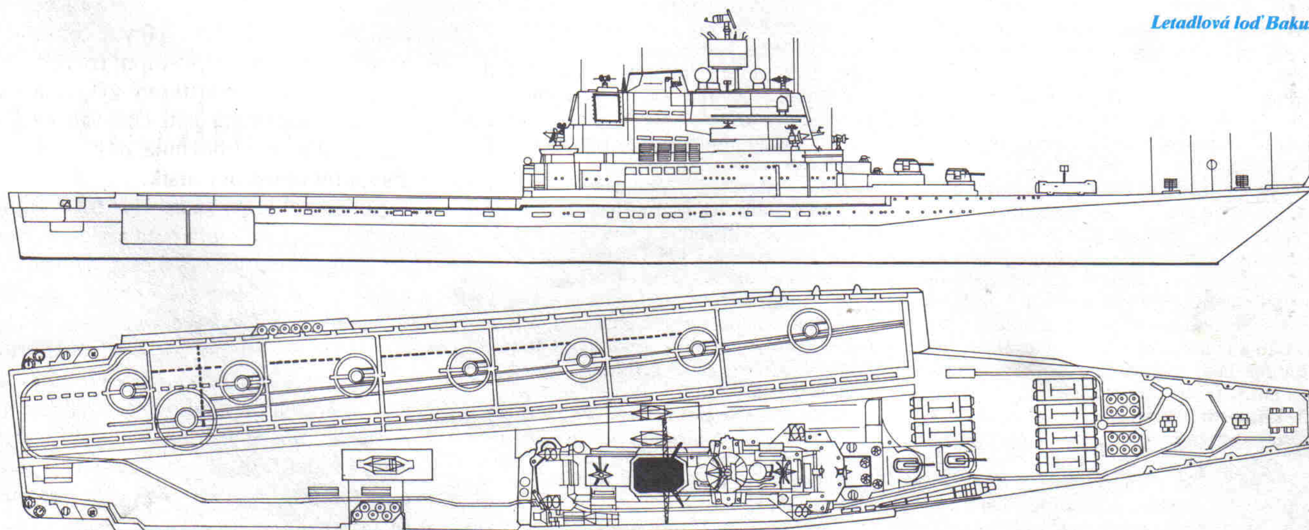
Letadlová loď Kijev.
The aircraft carrier Kijev.



Snímek letadlové lodi Baku ukazuje odlišnosti výzbroje a elektronických systémů.
Diferently armed and equiped forward deck of the Baku.

V důsledku rozpadu sovětského impéria a změnami ve vztazích bývalých členů tohoto společenství došlo k řadě změn v názvech lodí. Tak se roku 1991 z Baku stal Admiral Flota Sovětskovo Sojuza Gorškov. Podobně byly přejmenovány, i když i politických důvodů, atomové křiž-

Letadlová loď Baku.



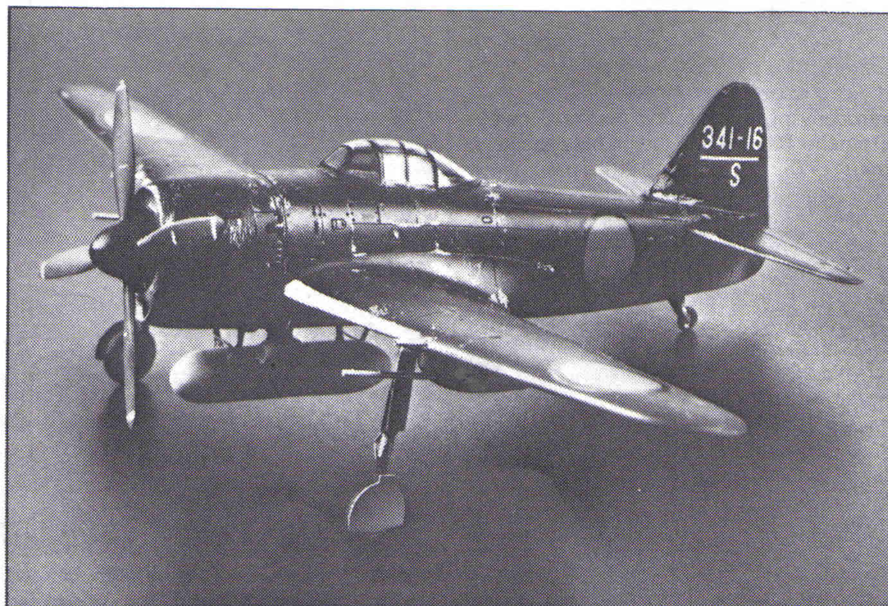
níky třídy Kirov, jimž jsme se před časem věnovali. Kirov je dnes Admiralem Ušakovem, Frunze Admiralem Lazarevem, Kalinin Admiralem Nachimovem a Jurij Andropov Petrem Velikým. Je možné, že časem se změní i jména Kijevu a Minska, zatím však o tom nejsou publikovány žádné zprávy.

Modely těchto pozoruhodných letadlových lodí vyrábí v měřítku 1:700 japonská firma Aoshima, ovšem pouze Kijevu a Minska, Novorosijsk získáme nevelkou úpravou, Gorškov pak rozsáhlejší konverzí.

Základní údaje

standardní výtlak	29 000 t
plný bojový výtlak	40 700 t (41 500 t u Baku)
maximální délka	273 m
šířka na vodorysce	32, 7 m
maximální šířka	50 m
maximální ponor	9,10 m
pohon 4 turbíny, 8 kotlů — výkon	125 000 kW
akční radius	13 500 nám. mil při rychlosti 18 uzlů
max. rychlost	32 uzlů
posádka	1 700 mužů

Použitá literatura
Conways All the Worlds Fighting Ships 1947—1982 Part II
Weyers Flotten taschenbuch 1990/91, 1992/93
Soviet Military Power 1981, 1983, 1987, 1989
J. Jordan Modern Soviet Navy
periodika
Warship
Warship International
Marine Rundschau
Sudostroenije
Morskoj sbornik



Typ: N1K1-J „Shiden" (George)
Výrobce: MPM
Cena: cca 160 Kč

MPM uvádí na trh další short-run, staršího brášku hasegawského George, tedy japonský stíhač Kawenishi N1K1-J „Shiden".

Model nevybočuje z řady předchozích short-runů, opět dominuje přesné negativní rytí, rozměrová přesnost, navíc je ztvárnění povrchu letounu obohaceno o plátěný potah kormidel a negativně ztvárněné šrouby na krytu motoru. Přiloženy jsou opět fotolepty od Eduardů. Celkem jich napočítáte třicet, za hlavní lze označit přístrojovou desku a podvozkový systém. Jsou přesné a není je třeba upravovat, pouze při lepení dna podvozkových šachet musíte odbrousit vnitřní plochy vrchních dílů křídel, aby šachty nebyly mělké. Tloušťka dílů je způsobena použitou technologií výroby. U ostatních fotoleptů už jen stačí, abyste postupovali pečlivě a s rozvahou. Samozřejmě použijete vteřinové lepidlo (např. Super glue od fy Alteco).

Sestavení modelu vyžaduje několik úvodních operací typických pro short-runy. Nejprve zabrousíte dosedací plochy velkých dílů (křídla, trup), zbavíte se tak drobných nerovností dosedacích ploch a získáte správnou tloušťku náběžných a odtokových hran křídel. Drobné díly oddělujete pečlivě a pomalu, zbytky vtoků a menší otřepy obrousíte. Další práce je shodná jako u modelů z kovových forem. Větší množství tmelu použijete jen na přechodech křídlo-trup (zde můžete s úspěchem vyzkoušet nový český vodou ředitelný tmel Provalkit, pro zastánce zahraničních výrobků pak Tamiya putty 32). O práci s vakuovým překrytem pilotního prostoru platí až na známé a publikované, opatrně odstříhnout a přilepit vteřinovým lepidlem. Zda budete vrtat výfukové roury, prohlubovat ústí k chladičům či motoru nebo nahrazovat hlavně kanónů injekční jehlou, záleží na vás a na tom, zda stavíte vitríňáka nebo soutěžní model. V žádném případě se MPM George vedle hasegawského ve sbírce neztrácí, ale plně se mu vyrovnává.

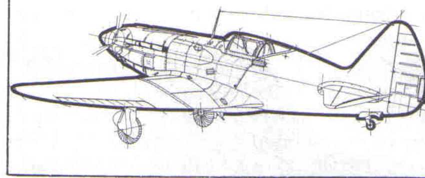
Stavební návod, podle kterého budete postupovat, je stejného typu jako předchozí. Za upozornění stojí nezvykle rozsáhlá historie typu a určení barev na konkrétní odstíny Humbrol, Molak a Tamiya.

Obtisky dodává opět Propagteam a jsou srovnatelné s obtisky ze „švalbovek" a Roba. Dobře kopírují povrch i přilínají, mají dobrý soutisk a nejsou lesklé. Z každé sady lemovaných Hinomaru vám po dvou obtiscích zbyde, ty ostříhnete a použijete na spodní plochy všech letounů, které obsahuje kamuflážní plánek. Jeho prostřednictvím postavíte celkem dvě varianty George, lišící se ve výzbroji. Celkem lze postavit čtyři barevná schémata, z nichž tři budou „filipínské" a poslední z japonských ostrovů.

Jako stavební podklady doporučuji japonské publikace Maru Mechanic no. 1, nakl. Famouse Airplanes of World no. 2, 102 nebo Model Art no. 304 či jeho tenčí polskou „mutaci" autora Krystiana Koseckiho—Kawanishi N1K1-J (N1K2-J Shiden) Kai w boju. Obě posledně jmenované publikace byly u nás donedávna v prodeji, s ostatními je to problematické, protože se už netisknou a ani na burzách nejsou k dostání.

Tímto je probráno vše potřebné a zbývá jen upozornit, že v dohledné době přilétnou P 63 Kingcobra a XF5F-1 Skyrocket, na dalšího „japonce", A7M1 Reppu bude třeba ještě chvíli počkat.

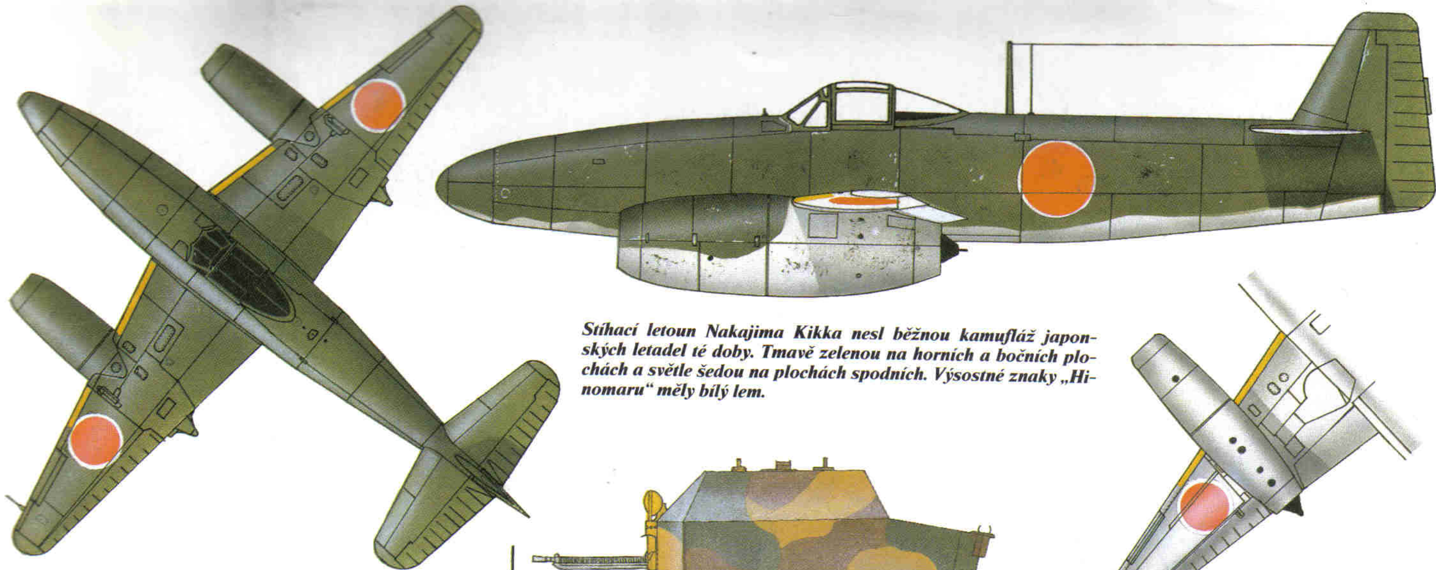
Petr Šobíšek, KPM Albatros



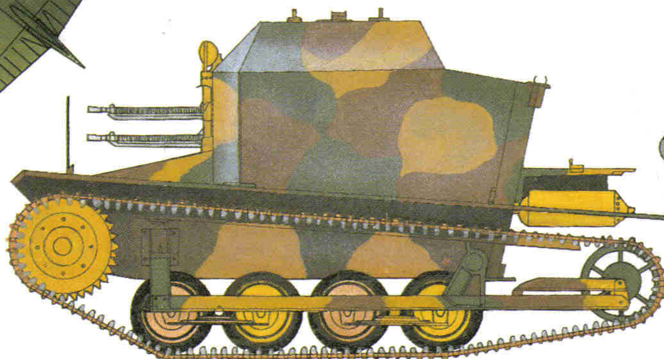
MiG 3
Výrobce: Hi-kit
Měřítko: 1 : 48
Cena v ČR: cca 180 Kč

Nová modelářská firma ze Slovenska nám poskytla k otestování první model ze své produkce — vacuformově tvářený MiG 3, obohacující nabídku sovětských letadel druhé světové války v tomto měřítku. Vacuforma je až s podivem velmi dobře zpracována z dostatečně silného materiálu, zamezujícího propadlinám či kroucení u velkých ploch. Povrch je čistý s naprostým minimem drobných nežádoucích technologických bodů. Výlisek doplňuje rámeček s fotochemicky vytvořenými díly tzv. Hi-tech, kovové díly dále vylepšuje přiložená průsvitková folie, jde o palubní desku a řadu dalších drobných detailů. Vrtule, detaily podvozku a interiéru jeho šachet, výfuky, přepážky a další díly jsou velmi čistě vytvořeny ze zeleně zbarveného epoxydu. Návod obsahuje kromě stavebního postupu rovněž pérovky interiéru, měřítkový výkres a kamuflážní schemata pěti různých strojů. Jejich stavbu umožňuje také bohatý a kvalitní obtiskový aršík.

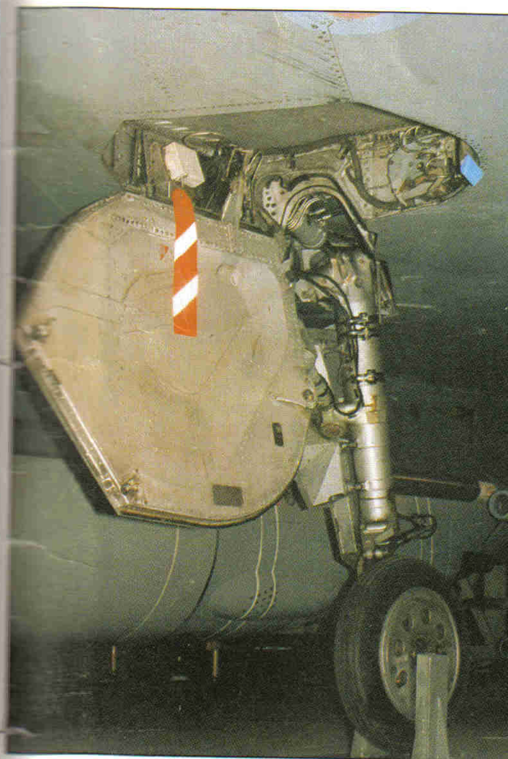
Stavba tak náročného vacuformového modelu pochopitelně není prací pro začátečníka, ale její výsledek milovníka klasické éry letectví určitě potěší. Vzhledem k vybavenosti stavebnice a její kvalitě není požadovaná cena příliš vysoká a lze novinku rozhodně doporučit. Sběratelům druhoválečných strojů nezbývá, než se těšit na druhý připravovaný model firmy Hi-kit, německý cvičný letoun Arado Ar 96, rovněž „čtvrtkový".



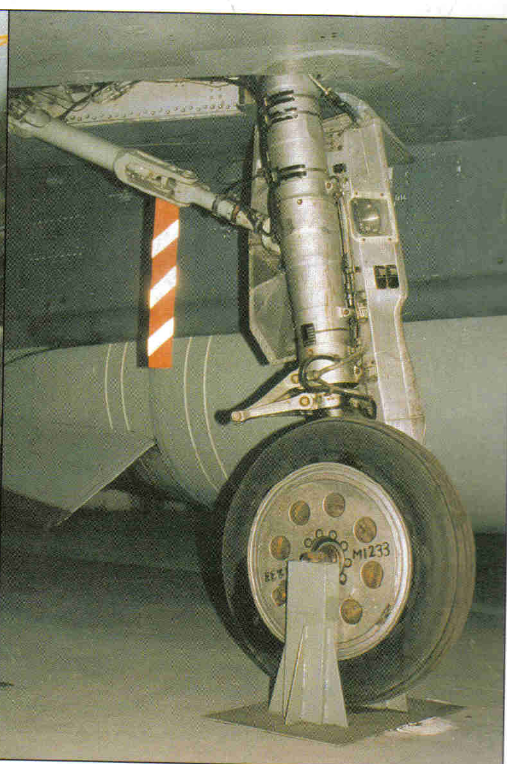
Stíhací letoun Nakajima Kikka nesl běžnou kamufláž japonských letadel té doby. Tmavě zelenou na horních a bočních plochách a světle šedou na plochách spodních. Výsostné znaky „Hinomaru“ měly bílý lem.



Všechny tančíky Tč 33 nesly standardní kamufláž předválečné československé armády. Nepravidelná pole barev tmavě zelené, hnědé a okrové.

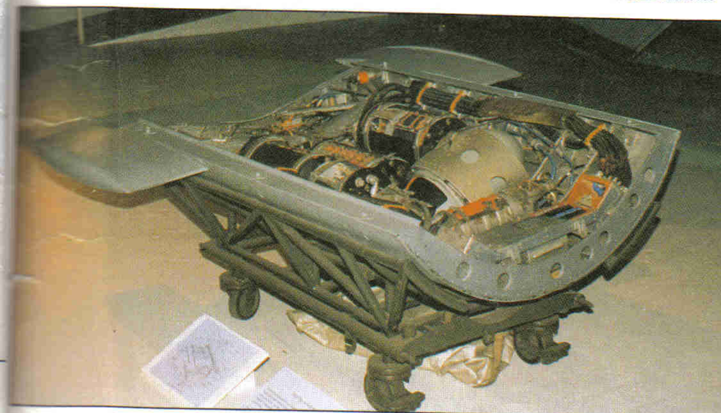




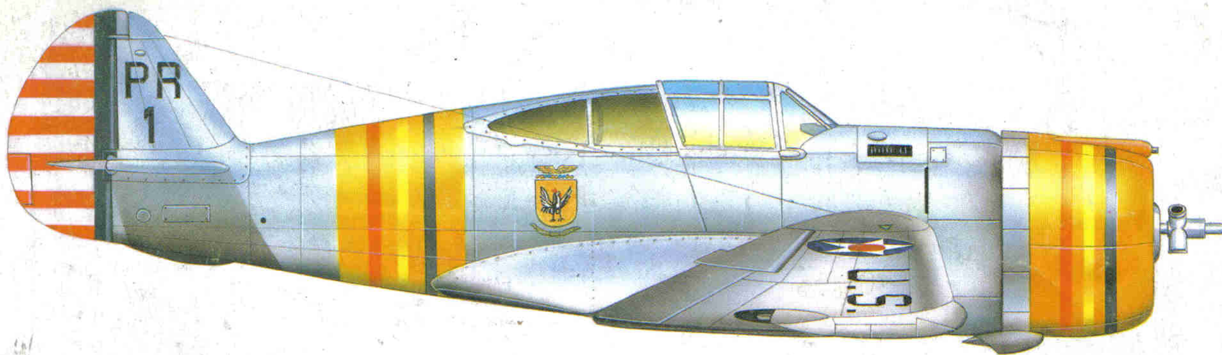


Detaily Lightning F. Mk. 6

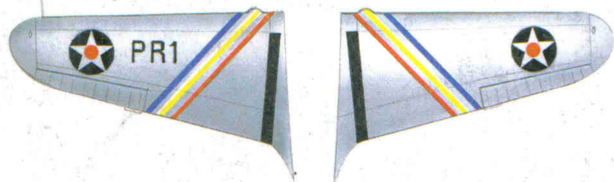
Foto: M. Mamula





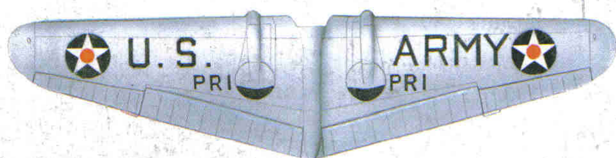




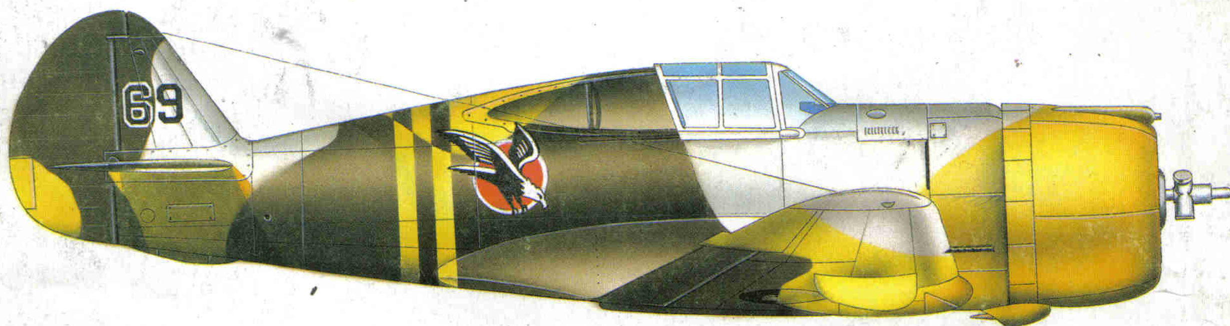


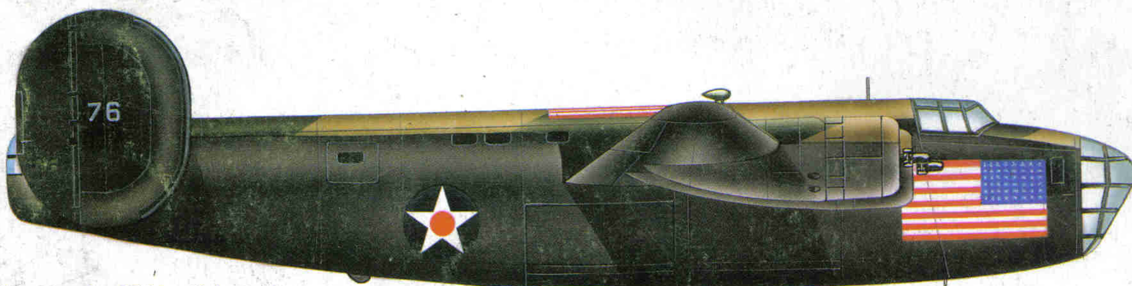
Příkladem standardního vzhledu vojenských letadel armádního letectva USA z počátku čtyřicátých let je zde zobrazený P-36A velitele 18th PG dislokované v roce 1940 na Havajských ostrovech.

Zejména z propagačních důvodů bylo při příležitosti armádních manévrů mnoho letadel přetřeno vodou smytelnými barvami. Jedním z nich byl i P-36C od 27th PS (1th PG) při manévrech v roce 1939.

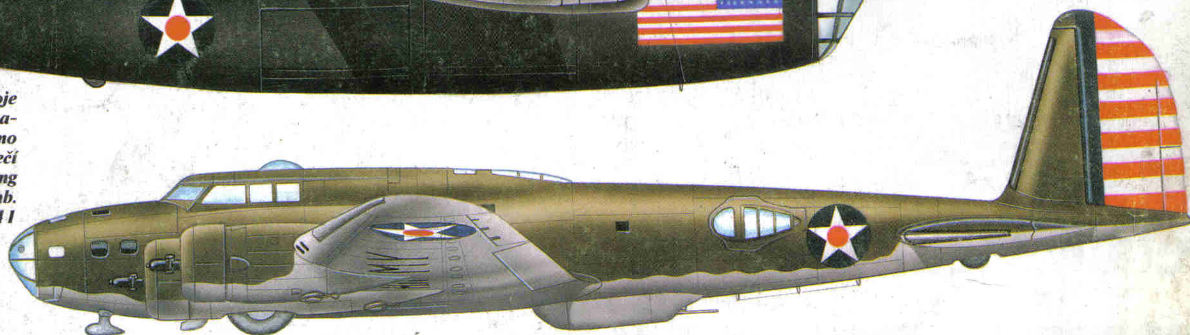


Noční schéma RAF z barev Dark Earth a Dark Green / Black má tento LB-30 sloužící u přepravní jednotky AAF Ferry Command v listopadu 1941. Velké americké vlajky měly zviditelnit neutralitu letounu.





Koncem roku 1941 začaly stroje USAAF dostávat první nátěry kamuflážních barev. Zejména mimo území USA, kde hrozilo nebezpečí válečného konfliktu. Tento Boeing B-17D od 14th Sq., 19th Bomb. Group operoval koncem roku 1941 z letiště Clark Field na Filipínách.



Tento B-17E Flying Fortress nosil kamufláž původně určenou pro RAF z barev Dark Earth a DArk Green / Pastel Blue. Po vstupu USA do války byl ale zabaven a nasazen v Evropě z britských základen u 414th Sq., 97th Bomb. Group.

